Geographie

Die Städte des untersten deutschen Niederrheintales.

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde der
Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Westfälischen Wilhelms-Universität zu
Münster in Westfalen.

Vorgelegt von
Anny Tiwisina TIWISINA
aus Duisburg-Meiderich.

1928

Geographie

Die Städte des untersten deutschen Niederrheintales.

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde der
Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Westfälischen Wilhelms-Universität zu
Münster in Westfalen.

Vorgelegt von
Anny Tiwisina
aus Duisburg-Meiderich.

Druck: J. Ingendaay, Wesel.
1928

Tag der mündlichen Prüfung: 2. März 1928.
Dekan: Herr Prof. Dr. Ettlinger.
Referent: Herr Prof. Dr. Mecking.

Meinen Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Lage, Eingliederung und Abgrenzung.

Geologisch und morphologisch stellt das vorliegende Arbeitsgebiet, der unterste deutsche Niederrhein, einen kleinen Teil des Niederrheinischen Tieflandes[1]) und damit des Norddeutschen Flachlandes dar, das sich als Kölner Bucht weit in das Rheinische Schiefergebirge hineinreckt. Ohne jede erkennbare orographische Grenze geht das Niederrheingebiet hier im N westlich in das Gebiet der Maas, ostwärts in die Münstersche Tieflandsbucht über.

Peerenboom[2]) teilt das Niederrheinische Tiefland in einen nördlichen und einen südlichen Teil und zieht die Grenze zwischen beiden in Höhe der Ruhrmündung. Morphologische, hydrographische und kulturgeorgraphische Momente erweisen die Berechtigung dieser Einteilung.

Eine weitere Kleingliederung des unteren Niederrheins läßt sich etwa in der Breite der Lippemündung vornehmen, und diese möchte ich für das vorliegende Thema anwenden. Zwei Gründe erweisen die Berechtigung einer solchen Gliederung. Von hier ab nämlich prägt sich immer mehr der Charakter des eigentlichen Tieflandslaufes des Rheines aus mit dem sich nach NW zu erbreiternden Alluvium, mit den so außerordentlich zahlreichen, die Landschaft kreuz und quer durchziehenden Altläufen und dem weiten, durch Deiche geschützten Ueberschwemmungsgebiet des Stromes. Ein besonders im Städtebild zum Ausdruck kommendes Moment für die Berechtigung einer Grenze in Höhe der Lippemündung ist der in den letzten Jahrzehnten so stark entwickelte Bergbau und die mit ihm verbundene Schwerindustrie, die der Landschaft und dem Siedlungsbild des südlichen Teiles einen besonderen Charakter aufdrücken. Rechtsrheinisch stehen die Städte gleich südlich der Lippe unter ihrem Zeichen, während auf der linken Seite erst Mörs ihr Gepräge trägt und etwas nordwärts davon Rheinberg und Orsoy noch einfache Landstädtchen sind. Vor allem dieses letzte Moment ist für die Abgrenzung meines Arbeitsgebietes, das ich stadtgeographisch behandeln will, entscheidend.

---

[1]) Die Bezeichnung „Niederrheinisches Tiefland" findet sich bei G. Fliegel: Rheindiluvium und Inlandeis (15) p. 330 Anm. 1. (Die hinter dem Verfassernamen eingeklammerte Zahl bezeichnet die betr. Nr. des Literaturverzeichnisses.)

[2]) H. Peerenboom: Boden und Bodennutzung am unteren deutschen Niederrhein. (44) p. 1 ff.

Es sollen nämlich die Städte dieses noch agraren nördlichen Teiles, wozu also auch die beiden südlich der Lippemündung gelegenen Orte Rheinberg und Orsoy gehören, einer Betrachtung unterzogen werden.

Ferner kommen nur die Städte des Rheintals in Frage, die in naher Verbindung mit dem Strom stehen oder doch gestanden haben. Es sind dies Wesel, Rees, Emmerich, Xanten und Orsoy, die ganz nahe am Rhein selbst liegen, Rheinberg, das, ehemals an seinem Ufer gelegen, in seiner Entwicklung mit ihm verknüpft war und in seinem späteren Rückgang von der Verlegung seines Laufes beeinflußt wurde, und zuletzt Kleve, das früher durch einen alten Arm, heute durch einen Kanal mit ihm verbunden ist. (Abb. 13.)

Diese sieben Städte liegen im Alluvium selbst oder hart am Rande älterer Talstufen gegen das Alluvium (Abb. 13). Das Niederrheinische Tiefland ist nämlich eine Flußterrassenlandschaft[3]), die zwar hier im N durch die Erosion außerordentlich zerschnitten und in einzelne Erosionsreste aufgelöst ist. Die von Fliegel entworfene Uebersichtskarte der Terrassen und Endmoränen des Niederrheinischen Tieflandes[4]) gibt einen guten Ueberblick über die Verteilung der verschiedenen Terrassenreste und zeigt deutlich die Lage unserer Städte innerhalb oder hart am Rande des heutigen Niederrheintales.

Im N schließt dann die Landesgrenze das Untersuchungsgebiet gegen die Niederlande mit ihrem ganz anderen Städtetyp ab. Die Städte liegen also in einem Gebiet, das sich zwischen $51^{0}51'$ und $51^{0}31'$ nördlicher Breite und zwischen $6^{0}5'$ und $6^{0}45'$ östlicher Länge erstreckt.

---

[3]) A. Steeger: Landschaftsformen am linken Niederrhein (56) p. 3.
[4]) G. Fliegel. (15.) Tafel VIII.

I. Das unterste deutsche Niederrheintal.

1. Geologisch-morphologische Uebersicht.

Das Niederrheinische Tiefland, durch Scholleneinbrüche seit der Mitte des Tertiärs gegen die Eifel etwa auf der Linie Aachen—Düren—Euskirchen und auf fast meridional gerichteter Linie gegen das Bergische Land abgesunken, ist ein „jugendliches Aufschüttungsgebiet“[5]), das Urrhein und Urmaas seit dem Pliocän aus ihren Ablagerungen aufbauten.[6]) Darunter lagert in großer Tiefe das alte variszische Gebirge, das durch Schollenbewegungen in eine Reihe von Horsten und Gräben zerlegt ist[7]) und von einem nach N zu immer mächtiger werdenden Deckgebirge überlagert wird.

Seit Ende des vorigen Jahrhunderts hat das Aufsuchen neuer Kohlenfelder im N des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlengebietes eine rege Bohrtätigkeit hervorgerufen[8]), die neben der Erkenntnis der hier sich ausdehnenden Kohlen- und Salzlager auch die Durchforschung des mächtigen Deckgebirges förderte.

Die Tiefbohrungen haben die Verbreitung der flözführenden Steinkohlenfelder im N bis Uedem-Calcar, über Xanten und Wesel hinaus und im W bis zur holländischen Grenze festgelegt[9]).

Südost-Nordwest-streichende Querverwerfungen, die auch in den folgenden geologischen Perioden immer wieder die Linien waren, an denen weitere Schollenbewegungen stattfanden[10]), haben den Untergrund des Niederrheinischen Tieflandes in eine Reihe von Horsten und Gräben zerlegt[11]). Zu unserm Gebiet gehören der Horst von Geldern-Crefeld und der Nördliche Rheintalgraben, die eine am Westrand der Bönninghardt vorbeilaufende Verwerfung voneinander trennt. Während das Steinkohlenlager sich auf dem Horst nur bis wenig südlich von Geldern erstreckt, reicht es im

---

[5]) G. Fliegel (15) p. 330 Anm. 1.

[6]) W. Wunstorf — G. Fliegel: Die Geologie des Niederrheinischen Tieflandes (68) p. 105, 107 u. 110.

[7]) W. Wunstorf: Der tiefere Untergrund im nördlichen Teil der Niederrheinischen Bucht (70) p. 359.

[8]) ebendort p. 343 f.

[9]) W. Wunstorf (70), Tafel 10.

[10]) ebendort p. 371.

[11]) ebendort p. 359.

nördlichen Rheintalgraben bis in die Gegend nordöstlich von Crefeld[12]). Gegenüber den Querverwerfungen tritt die Faltung im Gesamtaufbau zurück und hat nur Bedeutung für das Carbon[13]). Seine Oberkante senkt sich von 50—100 m in dem Gebiet nordöstlich von Crefeld unter ein Deckgebirge von über 1200 m an seiner nördlichen Grenzlinie bei Xanten-Calcar-Uedem[14]). Ebenso wie das Steinkohlengebirge des Ruhrbezirks, dem es in „Lagerung und Entwicklung" sehr nahesteht[15]), teilt man auch das Carbon des linken Niederrheins in eine Mager-, Fett-, Gas- und Gasflammkohlenpartie ein, wobei letztere Gruppe linksrheinisch nur unbedeutend entwickelt ist[16]). In dem nördlichen Rheintalgraben sind die Kohlen, der viel bedeutenderen Tiefenlage wegen, weit schwerer zu erreichen als auf dem Horst; aber in ersterem lagern auf ihnen in weiter Ausdehnung die mächtigen Zechsteinsalze, die sich auf dem Horst von Geldern-Crefeld nicht vorfinden, wie denn überhaupt auf den Horsten die jüngsten palaeozoischen und mesozoischen Gesteine fehlen[17]). Das Salzlager dieser Zechsteinablagerungen erstreckt sich zwischen Rheinberg im S und Xanten-Calcar im N. Wahrscheinlich aber werden weitere Bohrungen seine Verbreitung auch über diese Grenze hinaus nach NO noch dartun[18]).

In der Verbreitung des Zechsteins treten wieder die tektonischen Linien des Carbons auf, reichen doch erstere Ablagerungen im nördlichen Rheintalgraben in schmaler Zunge noch weiter nach S.[19])

Die Mächtigkeit des Salzlagers ist verschieden groß, so z. B. bei Xanten 476 m, während an anderen Stellen nur 300 oder gar nur 100 m Mächtigkeit erreicht werden.[20])

Ihre hohe Bedeutung aber erhalten die Zechsteinsalze am Niederrhein durch die ihren mittleren Partien[21]) schüsselförmig eingesenkten Kalilager, die eine bedeutende Ausbeute versprechen und den Lagern Nord- und Mitteldeutschlands würdig an die Seite gestellt werden können.[22])

Drei Gewerkschaften teilen sich in dieses Salzlager; darunter kommen für das vorliegende Arbeitsgebiet die Deutschen Solvay-Werke in Frage,

---

[12]) W. Wunstorf — G. Fliegel (68) p. 7.
[13]) ebendort p. 9.
[14]) ebendort p. 19.
[15]) W. Wunstorf: Der Aufbau u. d. geolog. Geschichte d. Niederrh. Tieflandes (71) p. 51.
[16]) W. Wunstorf (70) p. 345 u. 346.
[17]) W. Wunstorf (71) p. 50/51.
[18]) W. Wunstorf (70) p. 349.
[19]) Tektonische Übersichtskarte des Niederrheingebietes in W. Wunstorf (70) Tafel X.
[20]) W. Wunstorf — G. Fliegel: Die Zechsteinsalze des Niederrheinischen Tieflandes (69) p. 92.
[21]) ebendort p. 94 und 95.
[22]) W. Wunstorf (71) p. 53.

die zur Kohlen-, Kali- und Salzförderung bei Borth und Wallach (nördl. von Rheinberg) vier Schächte unter großen Schwierigkeiten angelegt haben. Auf diesen Bodenschätzen werden dann späterhin weitere Industrien aufbauen, wie schon heute die Sodafabriken der Deutschen Solvay-Werke in Rheinberg erkennen lassen, die das geförderte Salz zu Soda verarbeiten.[23])

Über die Aussichten des hier neu erschlossenen Bergbaugebietes nach dem Kriege liest man in dem eben erschienenen Werk über den Landkreis Moers Folgendes: „Namentlich drängt die ausländische Konkurrenz — die durch den Friedensvertrag beseitigte Monopolstellung Deutschlands auf dem Gebiete des Kalibaues — dahin, den Kali- und Salzbergbau in erster Linie in verkehrsgünstiger und darum konkurrenzfähigerer Lage aufzunehmen. Dieses wird umso mehr geschehen, als die Kalisalze am Niederrhein von einer sehr wertvollen chemischen Beschaffenheit sein sollen."[24])

Außerordentlich günstig ist dabei aber die Verkehrslage dieses zukünftigen Kaligebietes durch seine Nähe am Rheinstrom.

Die Schichten des Mesozoikums treten gegenüber denen des Carbons und Zechsteins im Niederrheinischen Tiefland zurück.[25]) Von ihnen hat der Buntsandstein, dessen Mächtigkeit nach N und NW zunimmt,[26]) die weiteste Ausdehnung. Muschelkalk und Keuper finden sich dagegen nur vereinzelt in geringer Ausdehnung. Ebenso ist die Juraformation nur in geringer lokaler Verbreitung erhalten.[27]) Schichten des unteren und mittleren Lias mit eingelagerten olithischen Eisenerzen fanden sich z. B. bei Bislich, nordwestlich von Wesel.[28]) Doch erfüllten sich die Hoffnungen auf ein Minettelager am Niederrhein nicht, da die erzführenden Schichten nur von geringer Ausdehnung sind.[29]) Durch ihre Lage in tief eingesunkenen Schollen — denn auch während des Mesozoikums wurde das Niederrheingebiet von tektonischen Bewegungen betroffen[30]) — blieben die noch lokal erhaltenen Schichten von Muschelkalk, Keuper und Lias von der Abtragung verschont.[31]) Die untere Kreide fehlt ganz, aber südwestlich des Untersuchungsgebietes, etwa bei Geldern, Erkelenz und Brüggen sind Schichten des Danien festgestellt worden.[32])

Im mittleren Tertiär bereitete sich dann die heutige Gestalt der Niederrheinischen Bucht vor, indem sie gegen Eifel und Bergisches Land an

---

[23]) Der Landkreis Moers (10) p. 73.

[24]) ebendort p. 74.

[25]) W. Wunstorf — G. Fliegel (68) p. 47.

[26]) N. Tilmann: Das Deckgebirge des produktiven Carbons in Westfalen, am Niederrhein und in Holland nach neueren Untersuchungen (60) p. 90.

[27]) W. Wunstorf — G. Fliegel: (68) p. 47 u. 48.

[28]) W. Wunstorf — G. Fliegel (68) p. 57 u. 59.

[29]) ebendort p. 57 u. 59.

[30]) W. Wunstorf (70) p. 369.

[31]) ebendort p. 352.

[32]) ebendort p. 352.

großen Bruchlinien abzusinken begann.[33]) Das mächtige tertiäre Deckgebirge, obgleich erst vom Mitteloligozän an in zusammenhängender Decke erhalten,[34]) bietet wegen seiner besonders nach N zu immer größer werdenden Mächtigkeit und seiner Zusammensetzung vorzüglich aus „stark wasserführenden Sanden" dem Bergbau bedeutende Schwierigkeiten.[35]) Die große, mit dem Beginn der Mitteloligozänzeit einsetzende Meeresüberflutung hat veranlaßt, daß die älteren Tertiärschichten nur lückenhaft vorhanden sind.[36])

Auf das Oligozän legt sich nördlich einer Linie Rheinberg—Camp—Geldern marines Miozän.[37])

Das Pliozän leitet durch die Art und die Verbreitung der Ablagerungen seiner sich damals herausbildenden Ströme Urrhein, Urmaas und Urmosel zum Diluvium über.[38]) In dieser Zeit entsteht der einheitliche über das Schiefergebirge nach N gerichtete Rheinlauf.[39]) Urrhein und Urmaas, in zahlreiche Deltaarme geteilt, die noch durch kein Ufer eingeengt waren, beginnen in dieser Zeit ihren weiten Schuttkegel aufzubauen.[40])

Im Diluvium waren drei sich in ihren Wirkungen gegenseitig durchdringende Faktoren an der Herausbildung der heutigen Landschaftsformen des Niederrheins tätig: 1. tektonische Vorgänge und, dadurch bedingt, ein Wechsel zwischen aufschüttender und erodierender Tätigkeit der Flüsse, 2. das skandinavische Inlandeis, das nicht allein mittelbar durch Verstärkung der Wasser- und Geröllführung der Flüsse und durch seine eigenen Schmelzwasser auf die Gestaltung der Oberfläche einwirkte, sondern auch unmittelbar darauf Einfluß gewann. Die weite, ebene Schuttdecke, die im ältesten Diluvium über die Maas hinaus und sogar bis nach Südengland reichte,[41]) zertalten 3. die Flüsse in breiten Ebenen, schütteten in sie hinein eine nächst niedere Stufe auf, gruben sich dann wieder in letztere hinein und schufen so in der Folge eine Terrassenlandschaft, die nach Wunstorf-Fliegel in Nordeuropa nirgend so gut ausgeprägt ist als gerade am Niederrhein.[42])

Haupt-, Niederterrasse und Alluvium bauen den Boden unseres Gebietes auf (s. Abb. 12), während die Mittelterrasse hier nicht bodenbildend auftritt und die noch älteren Ablagerungen teils abgetragen teils heute verdeckt sind. Niederterrasse und Alluvium, nur durch einen ganz geringen Höhenrand voneinander getrennt[43]) und daher als eine einheitliche weite

[33]) W. Wunstorf: Tektonik des nördl. Rheinlandes (72) p. 415.
[34]) W. Wunstorf (70) p. 355.
[35]) N. Tilmann (60) p. 92.
[36]) W. Wunstorf (70) p. 356.
[37]) W. Wunstorf — G. Fliegel (68) p. 86.
[38]) W. Wunstorf (70) p. 358 u. W. Wunstorf — G. Fliegel (68) p. 103 u. 105.
[39]) R. Rein: Geologischer Führer durch das Niederrheingebiet (47) p. 37.
[40]) W. Wunstorf — G. Fliegel (68) p. 107.
[41]) W. Wunstorf — G. Fliegel (68) p. 3.
[42]) ebendort p. 3.
[43]) H. Peerenboom (44) p. 12 u. p. 14.

Ebene erscheinend, geben dem unteren Niederrhein das Aussehen eines ebenen, weiten Stromtieflandes. An und für sich niedrige Höhen, die hier aber doch im Landschaftsbild relativ ganz bedeutend erscheinen, und auch, vor allem in ihren Randpartien für die Anlage der Siedlungen von Bedeutung waren und heute noch sind, finden sich in ihm und rahmen das engere Rheintal ein. Da das ganze Niederrheingebiet eine Flußablagerung ist, senkt es sich in Richtung des Rheinstromes und der früher schon erwähnten tektonischen Linien nach NW, so daß im S, etwa bei Rheinberg, 23—28 m, im N, beim Austritt des Stromes aus dem Reich, nur 11—16 m Höhe erreicht werden.

Flußabwärts werden die Höhenunterschiede zwischen den einzelnen Terrassen geringer, die sich dann z. T. miteinander kreuzen, wobei die ältere unter die jüngere Terrasse hinabsinkt.[44]) Nach Wegner wird eine Terrassenkreuzung dadurch verursacht, daß einzelne Teile eines Flußgebietes verschieden stark gehoben werden.[45]) Am unteren Niederrhein senkt sich die Mittel- unter die Niederterrasse,[46]) in Holland sogar die Niederterrasse unter das Alluvium. Nur die Hauptterrasse kommt nicht mit den jüngeren Talstufen zum Schnitt.[47])

Etwa bis zur Breite der Ruhrmündung ist die niederrheinische Terrassenlandschaft zu beiden Seiten des Stromes noch im Zusammenhang erhalten. In unserm Gebiet dagegen ist sie besonders links des Rheines in eine Reihe von Hauptterrassenresten, breiten Hochflächenstücken und isolierten Inselbergen zerlegt, die durch breite Talungen voneinander getrennt sind (Abb. 12). Im einzelnen hat dann die Erosion an diesen Relikten tiefe Schluchten gebildet, Berge und Kuppen herauspräpariert und so eine Gebirgswelt im Kleinen geschaffen.

Die zwischen Haupt- und Mittelterrasse liegende tiefe Erosionsperiode hat einen im Landschaftsbild gut hervortretenden Steilrand geschaffen, der hier im S zugleich das heutige engere Rheintal auf beiden Seiten abgrenzt. Nordwärts setzt sich der rechtsrheinische Hauptterrassenrand über Sterkrade fort, quert östlich von Wesel das Lippetal und findet sich schon bei Bocholt auf westfälischem Gebiet. Die rechtsrheinische Hauptterrasse dehnt sich östlich nach Westfalen aus und ist noch auf einer Linie Dorsten—Raesfeld—Borken—Vreden[48]) festgestellt worden. Mit einem Steilrand von durchschnittlich 20 m, besonders gut zwischen Wesel und Bocholt ausgeprägt, fällt die Haupt- gegen die Niederterrasse ab. Ihre durchschnittliche Höhenlage bewegt sich nördlich der Lippe zwischen 40 und 60 m.[49])

---

[44]) W. Wunstorf — G. Fliegel (68) Tafel II.
[45]) Th. Wegner: Geologie Westfalens und der angrenzenden Gebiete (62) p. 319.
[46]) G. Fliegel (15) p. 332.
[47]) H. Peerenboom (44) p. 12.
[48]) Th. Wegner (61) p. 156.
[49]) E. Ambrosius: Die Volksdichte am Deutschen Niederrhein (1): Höhenschichtenkarte des Gebietes am Deutschen Niederrhein.

Linksrheinisch ist die Hauptterrasse nördlich bis zu einer Linie München-Gladbach—Viersen—Straelen—Walbeck in geschlossenem Bestande erhalten. In unserem Gebiet dagegen ist sie links des Rheins auf der Linie Crefeld—Nymwegen in eine Reihe von Inselbergen und Hochflächenstücken zerlegt: in die Inselberge auf der Strecke Crefeld—Camp, die Bönninghardt, die Hees und den Urselwald bei Xanten, die Labbecker und Clever Höhen. „Langgestreckte und bogenförmige Höhenrücken, zusammenhängende Hochflächen und scharf umrissene Hochflächenstücke, Inselberge einzeln und geschart, Tiefebenen und weiträumige Niederungen mit einem reichen Aderwerk von Talungen fügen sich scheinbar regellos aneinander.“[50])

Den linksrheinischen Hochflächenstücken sind zum Rheintal hin bogenförmig geschwungene Randzonen vorgelagert, die schon von Fliegel als zu End- (Stau-) moränen aufgepreßte Schichten der Hauptterrasse gedeutet wurden.[51]) Besonders auf der Strecke Cleve—Nymwegen weisen sie die typische Endmoränenform auf. Ebenso lagert sich um den rechtsrheinischen Hauptterrassenrest der Eltener Höhen ein Endmoränenbogen.

Das Eis drang nämlich, wie Steeger zu beweisen sucht, einmal, und zwar in der zwischen der Aufschüttung der älteren und jüngeren Hauptterrasse liegenden Zeit, in das Rheintal ein und stauchte die horizontal gelagerten Schichten zu einer Moräne auf.[52]) Diese östlichen Randzonen weisen daher auch die größten, das Niveau der übrigen Hauptterrassenreste überragenden Höhen auf,[53]) und fallen verhältnismäßig steil zum Rheintal hin ab.[54])

Da die geologische Erforschung des Niederrheins noch sehr jung ist und zudem bisher keine genaue geologische Kartierung dieses Gebietes stattgefunden hat, harren noch viele auf das Diluvium am Niederrhein bezügliche Fragen der Lösung. So besteht z. B. über die diesen Staumoränen zuzurechnenden Teile keine einheitliche Ansicht, die Zugehörigkeit und Entstehung der diesen Randzonen nach W zu vorgelagerten Hochflächenstücke zu Haupt- oder Mittelterrasse ist noch nicht geklärt, die Frage nach der Einordnung der Terrassen in die Glazialzeiten und die Frage, wann der Hauptvorstoß des skandinavischen Inlandeises stattgefunden habe u. a. harren noch der Lösung.

---

50) A. Steeger (56) p. 1.

51) G. Fliegel (15) p. 337.

52) A. Steeger: Beziehungen zwischen Terrassenbildung und Glazialdiluvium im nördlichen Niederrheinischen Tiefland (57) p. 144 und 154.

53) Clever Berg 106 m, die umliegenden Berge des Endmoränenbogens sind durchschnittl. 90 m hoch: Eltener Berg 82 m, Monre-Berg bei Calcar 72 m, Labbecker Höhen 90 m, Fürstenberg 69 m, Hees 76 m, Bönninghardt 58 m; in den nach S anschließenden Inselbergen werden 40—60 m Höhe erreicht.

54) Daher hier d. günstige Anlage strategischer Punkte z. B. das Lager Vetera auf dem Fürstenberge.

Rechtsrheinisch legt sich ein breiter Niederterrassenstreifen vor die Hauptterrasse, während sich auf der linken Rheinseite die Hauptterrassenreste allgemein auf weit ausgedehnter Niederterrasse erheben. Nur in den Clever Höhen grenzen sie auf einer langen Strecke hart an das Alluvium. Der oft nicht einmal 1 m Höhe erreichende Talrand der Niederterrasse gegen das Alluvium ist infolge der zahlreichen Hochfluten[55]) und besonders rechtsrheinisch durch eine Reihe von alten Rheinläufen stark zerfranst und ausgebuchtet (Abb. 13).

Das Alluvium schließlich, die Ablagerungen des Rheines in der geologischen Gegenwart, breiten sich hier am untersten Niederrhein trichterförmig zu beiden Seiten des Stromes nach Holland hinein aus.

Eine besonders auffallende Erscheinung im Niederrheinischen Tiefland sind die Flugsandbildungen, die sog. Binnendünen, die durch den Wind vor allem aus den aus den Kiesen der Niederterrasse ausgeblasenen Sanden aufgebaut sind. Sie finden sich in unserm Gebiet im Baerler Busch bei Moers, in der Umgebung von Rheinberg, der Hees, dem Urselwald und in besonders guter Ausprägung bei dem Dorfe Wissel,[56]) bei Nütterden und auf der rechten Rheinseite im O, SO und NW von Wesel und im N von Emmerich.[57])

2. Landschaftsbild.

Für das Landschaftsbild des unteren Niederrheins ist neben seiner morphologischen Gestaltung der Vegetationscharakter seiner Terrassen von größter Bedeutung, der sich für jede einzelne Terrasse und in dieser wieder nach geringen Unterschieden in der Höhenlage und nach der Zusammensetzung des Bodens differenziert. Peerenboom gibt in seiner Diss. einen Überblick darüber.[58]) Haupt- und Mittelterrasse haben „leichte Böden", von meist gleichbleibender Zusammensetzung, Niederterrasse und Alluvium dagegen weisen „schwere Böden mit stärkster Differenzierung auf kleinem Raum" auf. Die Hauptterrasse, deren Böden vorzüglich aus Sand, in zweiter Linie aus Kies bestehen, ist auch heute noch — sie war ehemals fast ganz mit Wald und Heide bedeckt — „die Waldterrasse". Größere Heidepartien finden sich heute nur noch auf dem durchweg öden östlichen Hauptterrassenstreifen. Den größten zusammenhängenden Waldkomplex tragen die Clever Höhen. Bewaldet sind auch vor allem die Abhänge der Staumoränen zum Rheintal hin und die östliche Hauptterrassenzone. Neben dem Wald dringt heute immer mehr der Ackerbau auf der Hauptterrasse vor, besonders der Südosten der Clever Höhen hat ausgezeichnete Böden und ist ein vorzügliches Ackerbaugebiet.

---

[55]) H. Peerenboom: (44) p. 14.
[56]) Die Wisseler Dünen sind beschrieben ebendort p. 51 ff.
[57]) A. Steeger (56) p. 10 und Anm. 2.
[58]) H. Peerenboom (44).

Wie die Hauptterrasse die eigentliche Waldterrasse, so ist die Niederterrasse infolge ihrer schweren Lehmböden „die Ackerbauterrasse“. Wald findet sich meist nur inselartig eingestreut. Auf der rechtsrheinischen Niederterrasse dagegen, die eine besonders sandige Ausbildung hat, dehnt sich reicher Waldbestand zwischen Rhein- und Isselüberschwemmungsgebiet aus. Neben dem Ackerbau zeigt die Niederterrasse aber auch reichen Anteil an den Wiesen, die sich besonders um die zahlreichen alten Rheinläufe gruppieren.

Der Boden des Alluviums endlich, gebildet aus den jüngsten Ablagerungen des Rheins und immer wieder von neuem durch den bei Hochwasser darüber hingetragenen Schlick befruchtet, trägt die fruchtbaren, weiten Weidegebiete, der die blühende Viehzucht des Niederrheins ihre Entstehung und hohe Bedeutung verdankt.

Kohl charakterisierte in der Mitte des vorigen Jahrhunderts in seinem Werk über den Rhein das untere Niederrheingebiet folgendermaßen: „Von Nymwegen und Emmerich erstreckt sich längs des Rheins bis nach Düsseldorf aufwärts ein schmaler, äußerst fruchtbarer Marsch- und Polderstrich, in welchem schon die ackerbaulichen Verhältnisse und Verrichtungen, Viehzucht, Getreidebau, Wiesen- und Weidewirtschaft denen in den Niederlanden ganz ähnlich werden.“[59])

Seitdem hat sich das Landschaftsbild des südlichen Teiles stark geändert. Bergbau und Schwerindustrie haben vor allem seit dem letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts auf dasselbe eingewirkt und auch besonders dem Städtebild ein anderes Gepräge aufgedrückt. Auf den agraren nördlichsten Teil des Niederrheingebietes paßt die obige Schilderung noch, obgleich Bergbau und Industrie, die immer weiter vordringen, — liegt doch Rheinberg heute schon fast als Insel in industrieller Umgebung — auch hier bald Änderung schaffen werden.

Als eines der wesentlichsten Elemente im Landschaftsbild ist schließlich des Wassers zu gedenken, das in einer Unmenge von Rinnen und Flächen das tiefe Land durchsetzt. Doch sollen die hydrographischen Verhältnisse wegen ihrer besonderen Bedeutung für die Städte noch eigens im übernächsten Kapitel behandelt werden.

3. Bevölkerungsdichte, Siedlungscharakter, vorherrschender Haustyp.

Infolge der intensiven Bodennutzung dieses fruchtbaren agraren Gebietes sind in der Landwirtschaft die vielen Klein- und Mittelbetriebe möglich. Außerdem haben sich Handel und Gewerbe entwickeln können.[60]) Diese Umstände führten zu einer für agrares Gebiet hohen Bevölkerungsdichte. Nach der Bevölkerungsdichtekarte in Ambrosius[61]) bewegt sie sich im enge-

[59]) J. G. Kohl: Der Rhein. (30) p. 142.
[60]) H. Peerenboom (44) p. 76, 77.
[61]) E. Ambrosius (1) Beilage 2.

ren Rheintal durchweg zwischen 50 und 150 Einwohnern pro qkm. Eingeschaltet sind kleine Gebiete mit weit höherer Dichte um die größeren Ansiedlungen, besonders um die Städte. Charakteristisch aber ist der geringe Dichtewert 1—50 für die fest am Rhein gelegenen und von heute abgeschnittenen Altläufen umzogenen Eilande und Warde. Hier sind für die Viehzucht große Weidegebiete erforderlich, in denen sich meist nur vereinzelte Ansiedlungen, die für den Niederrhein so charakteristischen Einzelhöfe, finden.

Aus dem verschiedenen Vegetationscharakter der einzelnen Terrassen untereinander und jeder Terrasse in sich und der daraus resultierenden Differenzierung in der Bodennutzung lassen sich für die Lage der Siedlungen Schlüsse ziehen. Man wollte vor allem das Ackerland nutzen, aber zugleich auch zu den übrigen Vegetationsstreifen Zugang haben. Peerenboom stellt dabei Randsiedlungslinien auf. So finden sich Bruchrandsiedlungen auf der Strecke Cleve—Kranenburg—Nymwegen. An den Deichen des Alluviums entlang ziehen sich oft die einzeiligen Deichdörfer hin.

Für die Lage der Städte und größeren Ortschaften an der Grenze einer Terrasse gegen die andere sind nach Peerenboom vor allem Verkehrsmomente von Bedeutung. Wegen der Verschiedenartigkeit der Bodennutzung der Terrassen, zwischen denen sie liegen, entwickeln sie sich in der Folge zu günstig gelegenen Austauschplätzen.[62])

Die typische Hausform ist das niedersächsische Bauernhaus, in der Abart des T-Hauses, bei dem sich der Wohnteil quer vor die Stallgebäude legt.[63])

Aus dieser im vorhergehenden geschilderten Landschaft mit ihren fruchtbaren Weiden, ihren Äckern und Wäldern wachsen unsere Städte auf, die im folgenden behandelt werden sollen. Vorerst aber müssen noch die hydrographischen Verhältnisse, vor allem der Rhein besprochen werden, der nicht allein der Landschaft ihr besonderes Gepräge gibt, sondern auch mit dem Gedeihen unserer Städte ehemals und heute eng verknüpft war und ist.

4. Hydrographische Verhältnisse.

a) allgemein.

Das unterste deutsche Niederrheintal wird von dem mächtigen Strom und von einer Unmenge von Stromrinnen, teils stehenden Gewässern, teils kleinen, unbedeutenden Bächen und Flüßchen, durchzogen. Sie alle aber stehen zum Rhein in Beziehung, danken ihm ihre Entstehung, münden in ihn hinein und treten, wenn er seine Hochwasser über das Land ausbreitet, wieder in Tätigkeit. Überhaupt ist unser ganzes Gebiet von dem Strom

---

[62]) H. Peerenboom (44) p. 77 ff.
[63]) ebendort p. 77.

beeinflußt in seinem geologischen Entstehen wie seinem heutigen Landschaftsbild, das durch den breiten Fluß, durch die zum Schutz gegen ihn errichteten mächtigen Dämme, durch die zahlreichen stehenden Wasser, die sogenannten Meere, und die Altrheine mit dem sich an ihnen entlang ziehenden Weidengebüsch, durch die weiten, von den Hochwassern des Stromes befruchteten, saftigen Wiesen und Weiden charakterisiert wird. In seiner ganzen Wirtschaft ist das Land mit seinen Städten und Dörfern von ihm abhängig. Seit jeher trieben unsere Städte Handel auf dem Rhein. Mancher verlassene Rheinarm erinnert noch heute an die ehemalige Blüte einer Stadt, die einst fest am Strom gelegen war und dann mit dessen Laufänderung ihren wichtigsten Lebensnerv verlor. Oder andererseits wandte sich der Strom zu einer Siedlung hin und brachte ihr Blühen und Gedeihen. Oft auch verursacht noch heute der Rhein durch seine Überschwemmungen den Städten und dem flachen Lande bedeutenden Schaden, und doch behält er seine Bedeutung für sie als der wichtigste Faktor ihres Wirtschaftslebens. Daher ist es, um die Landschaft und vor allem die aus ihr herauswachsenden Städte zu verstehen, von großer Wichtigkeit, den Strom mit allen seinen Eigenschaften, vor allem aber auch in seinem Verhältnis zu den menschlichen Siedlungen kennen zu lernen. Ihre Blüte oder ihr Tiefstand ist von ihrer Lage zu ihm, von dem auf ihm betriebenen Handel, bei dessen Gedeihen oder Niedergang auch der mehr oder weniger gute Zustand seines Bettes mitwirkte, abhängig. Dieses alles möchte ich im folgenden in den beiden Abschnitten:

1. der Rhein mit seinen Eigenschaften,
2. der Mensch und der Rhein, behandeln.

Doch vorher gilt es noch, kurz auf die vielen kleinen Flüßchen und die stehenden Gewässer, auf den einen größeren Nebenfluß des Rheines, die Lippe, und auf die Issel einen Blick zu werfen.

Die Wasserscheide zwischen Rhein und Maas zieht sich auf den westlichen Randhöhen des nördlichen Rheintals in 8—10 km Entfernung vom Rheinstrom hin. Auf der rechten Rheinseite begleitet sie ihn nördlich der Lippemündung in einem Abstand von durchschnittlich 6 km.[64]) Auf den rechts- und linksrheinischen Hauptterrassenresten findet sich kein Bach oder Fluß. Die Talsohle dagegen ist von einer Unmenge von stehenden Gewässern durchzogen, von ehemaligen Flußbetten, in deren tiefster Rinne sich oft noch ein kleines Wasser befindet,[65]) von Bächen, die meist anfangs dem Rhein parallel fließen, schließlich aber in ihn oder seine Altläufe münden oder die, wie besonders auf der rechten Rheinseite, die stehenden Altrheingewässer untereinander verbinden. Eine genaue Beschreibung aller dieser kleinen und kleinsten Flußläufe und eine Einteilung nach ihren verschiedenen Mündungs-

[64]) Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse (12) p. 5.
[65]) So besonders am Rande des linksrheinischen Höhenzuges.

gebieten gibt E. Ambrosius in seiner Arbeit: Die Volksdichte am deutschen Niederrhein.[66]) Der einzig bedeutendere Nebenfluß des Rheins in unserem Gebiet ist die Lippe, die bei Wesel in den Rhein mündet (Abb. 13). In ihrer mittleren und unteren Laufstrecke bis zu 50 m breit, hat sie hier eine durchschnittliche Tiefe von 0,6—1 m bei Mittelwasser,[67]) ihr Gefälle von Krudenburg bis Wesel beträgt 0,51⁰/₀₀.[68]) Niedrig- zu Hochwasser verhält sich bei der Lippe wie 1 : 54; der niedrigste Jahreswasserstand zeigte sich am häufigsten in den Monaten Juli bis Oktober, der höchste meist November bis April.[69]) Die Lippe führt viel Sand mit sich, was ihre Mündung so unzugänglich machte, daß diese in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts verlegt werden mußte. Eine Schiffahrt auf der Lippe besteht seit ca. 1870 nicht mehr. Angaben über ihre Bedeutung im Mittelalter und über ihr heutiges Verhältnis zum Schiffahrtsverkehr finden sich bei der Einzelbehandlung der Stadt Wesel. Außer der Lippe ist als einzig selbständiges Gewässer auf der rechten Rheinseite nur noch die Issel zu nennen, ein heute unbedeutendes Flüßchen, das südlich von Bork in Westfalen entspringt, in seiner ersten Laufrichtung bis auf eine Entfernung von ca. 4 km dem Rhein zustrebt, dann aber nordöstlich von Wesel eine dem Rhein parallele nordwestliche Richtung einschlägt und als Oude Ijssel bei Doesborg in Holland in die Geldernsche Ijssel mündet. Der Stadt Wesel lieferte sie durch den sogenannten Isselkanal, der noch heute besteht, Wasser für die Festungsgräben.

b) Der Rhein mit seinen Eigenschaften.

Die Lebensader des Gebietes aber ist der Rhein. Von Wesel ab verläßt er die vorher eingehaltene NNW-Richtung, wendet sich nun ganz nach NW, bis er etwa von Emmerich ab mit breitem Alluvium dem W, seinem Deltagebiet, zuströmt. Mit der Lippemündung beginnt, wenn wir mit Chambalu[70]) den Niederrhein in drei große Abschnitte einteilen wollen, das Gebiet der Stromteilungen. Sein mittlerer Tieflandsabschnitt ist das Gebiet der Stromkrümmen. In diesem untersten Stück von der Lippemündung an nordwärts verhält sich die kürzeste zur wirklichen Stromstrecke wie 1 : 1,13.[71]) Von Wesel, noch mehr aber von Xanten ab, zeigen die so außerordentlich zahlreichen, abgeschnittenen Altrheinarme mit den von ihnen eingeschlossenen Eilanden die vielen ehemaligen Stromspaltungen an (Abb. 13). Hier floß der Rhein, bevor er durch die vielen Stromkorrektionen und durch die zahlreichen Deichbauten sein heutiges Bett erhielt, oft gleichzeitig

---

[66]) E. Ambrosius (1) p. 188 ff.
[67]) Der Rheinstrom (12) p. 91.
[68]) E. Ambrosius (1) p. 188 u. Der Rheinstrom (12) p. 100.
[69]) F. Wickert: Der Rhein und sein Verkehr (66) p. 124.
[70]) A. Chambalu: Stromveränderungen des Niederrheins (5) p. 16.
[71]) E. Ambrosius (1) p. 190.

in mehreren Armen, die ihrerseits wieder durch eine Anzahl von Querarmen verbunden waren, dahin. Er nahm in drei großen Zeitperioden drei verschiedene Lagen im O, W und in der Mitte ein, veränderte aber auch im kleinen, z. B. bei der Mittellage, von Zeit zu Zeit die Bedeutung eines Stromarmes, indem einmal dieses, einmal jenes Stromstück zum Hauptarm wurde.[72] Der heutige Strom ist das Ergebnis zahlreicher Stromkorrektionen, besonders seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Daher sind auch viele seiner Eigenschaften wie Breite, Tiefe, z. T. das Gefälle und oft auch einzelne Stromstücke in ihrem Verlauf durch diese Verbesserungen beeinflußt, ja selbst geschaffen.

Das ganze Gebiet dacht sich, gemäß seiner Entstehung als breiter, ebener Schuttkegel des Rheins, dessen großer Richtung folgend, nach NW ab. Es beträgt daher die Wasserspiegelhöhe des Rheins bei Wesel an der Lippemündung 15,12 m, bei Niedrigwasser bei Emmerich 10,27 m.[73] Das Gefälle, das infolge noch immer vorhandener Unregelmäßigkeiten des Strombettes und bei dessen verschiedener Breite vor allem in den Krümmungen im einzelnen noch oft wechselt, hat bei gewöhnlichem Niedrigwasserstand[74] einen durchschnittlichen Wert von 0,158‰ auf der Strecke Ruhrort/Wesel, von 0,131‰ auf der Strecke Wesel/Rees und von 0,126‰ von Rees bis Emmerich.[75] Infolge dieses geringen Gefälles führt der Strom nur Sand, Schlick und Gerölle bis zu Walnußgröße mit sich.

Auch die Breite des Stromes ist infolge der Stromkorrektionsarbeiten, die vor allem in den Krümmen das Ufer oft bis zu einer bestimmten Linie vorzogen, verschieden. Bei Wesel an der Eisenbahnbrücke z. B. beträgt sie 380 m, bei Xanten kaum 200, 1,5 km oberhalb Rees ca. 240 m, ebensoweit unterhalb dagegen ehemals ca. 640 m[76] — durch die Korrektionsarbeiten ist hier der Stromlauf jedoch außerordentlich verschmälert — bei Emmerich ca. 350 m, mehr unterhalb 400—450m,[77] und bei Bimmen, dem Austrittspunkt des Stromes aus dem Reich, 430 m.[78]

Die Talsohle des Rheins wies früher infolge der zahlreichen Stromspaltungen und der damit oft verbundenen Versandung des Bettes oder infolge zu starker Ausbildung von Krümmen und der daraus resultieren-

[72] Hierzu vergl. die entsprechenden Abschnitte bei der Einzelbehandlung der Städte.

[73] Der Rheinstrom (12) Tab. VIII, p. 100 u. Übersichtslängenprofil des Rheins und seiner Nebenflüsse.

[74] + 1,50 m am Kölner Pegel nach „Die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung" (14) p. 38.

[75] E. Beyerhaus: Der Rhein von Straßburg bis zur holländischen Grenze (3) p. 3.

[76] E. Ambrosius (1) p. 185.

[77] Die Werte für Emmerich stammen aus F. Goebel: „Emmerich einst und jetzt" (17) p. 66.

[78] E. Ambrosius (1) p. 185.

den Schaffung bedeutender Tiefen außerordentlich viele Unebenheiten auf und gefährdete dadurch besonders bei Niedrigwasser die Schiffahrt außerordentlich oder bedrohte und schädigte bei hart am Strom gelegenen Städten das Ufer und damit die Siedlung.[79]) Die Talsohle ist durch die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung auf der ganzen Stromstrecke rheinaufwärts bis Köln so reguliert, daß bei 1,50 m Niedrigwasserstand am Kölner Pegel eine Normaltiefe von 3,00 m vorhanden ist. Gleichzeitig hat man durchweg überall eine Fahrrinne von 150 m Breite mit der angegebenen Tiefe geschaffen. Nur vor Emmerich ist sie auf 200 m erweitert worden, da hier ständig eine große Menge Schiffe der Zollabfertigung halber lagern.[80]) Diese Fahrrinne wird durch ständige Baggerarbeiten in den angegebenen Maßen erhalten. So ist durch die seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts begonnenen Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung eine bedeutende Fahrwasserstraße geschaffen worden.

Nach Beyerhaus[81]) wäre wohl eine weitere Vertiefung der Fahrwasserrinne bis Köln aufwärts im Interesse der Rheinseeschiffahrt erwünscht und nach seiner Meinung auch mit Bezug auf die Wassermenge des Stromes wohl zulässig. Doch stößt dieser Plan — ein gemeinsames Vorgehen mit Holland wäre dazu erforderlich — bei den Niederlanden auf Widerstand, in deren Stromanteil noch nicht ganz die Fahrwassertiefe wie bei uns erreicht ist und deren Hafen Rotterdam den so gewinnbringenden Umschlag von den See- auf die Rheinschiffe im Falle einer noch weiteren Vergrößerung der Tauchtiefe der Schiffe verlieren würde.

Da das Quellgebiet des Rheines in den Alpen liegt, die ihm im Sommer, wo andere Flüsse ihr größtes Niedrigwasser aufzuweisen haben, reiche Wassermengen zuführen, hat der Strom eine außerordentlich regelmäßige Wasserführung. Niedrig-: Hochwasser verhält sich beim Rhein nur wie 1 : 7.[82]) Zum Vergleich sei die Ruhr mit 1 : 192 angeführt. Nach neueren Ermittelungen beträgt die kleinste Wassermenge bei 0,03 m am Reeser Pegel 784 cbm; bei gemitteltem Niedrigwasser (= + 1,50 m am Kölner Pegel) durchfließen oberhalb der Lippemündung in der sec. 1011 cbm den Querschnitt des Stromes. Die größte Hochwassermenge wird auf 8000 bis 9000 cbm geschätzt.[83])

Die Stromgeschwindigkeit ändert sich mit dem Gefälle und dem Wasserstand. Bei Mittelwasserstand beträgt sie etwa 1,3—1,6 m in der sec.[84])

---

79) so z. B. die Festungswerke bei Wesel i. J. 1784.
80) E. Beyerhaus (3) p. 79.
81) E. Beyerhaus (3) p. 128.
82) J. Kempkens: Rhein und Rheinschiffahrt (29) p. 21.
83) J. Kempkens (29) p. 21.
84) Statistik des Deutschen Reiches XV, p. 303.

Großen Einfluß auf die Entstehung neuer Rheinläufe hatten in alter Zeit die Hochwasser des Stromes. Auch heute noch sind sie für Land und Städte von größter Bedeutung, indem sie teils Nutzen bringen, teils großen Schaden anrichten. Die topographische Lage unserer Städte (s. unten!) läßt erkennen, daß das erste und wichtigste Moment bei der Auswahl eines Platzes für die Siedlung das Suchen nach einer hochwasserfreien Stelle war. In den drei großen Laufstrecken des Rheinstromes, im Ober-, Mittel- und Niederrhein, sind die ein Hochwasser hervorrufenden Faktoren ganz verschieden. Am Niederrhein sind zwei Maxima[85]) des Wasserstandes zu unterscheiden, ein großes am Ende des Winters, meist im Februar und März,[86]) und ein kleines im Sommer, das Minimum fällt bei Köln in den Oktober. Das Maximum am Ende des Winters wird in dem unterhalb der Moselmündung gelegenen Rheingebiet nur durch die Anschwellung der aus dem Mittelgebirge dem Rhein zuströmenden Flüsse hervorgerufen. Das kleinere Sommermaximum führen die infolge der Schneeschmelze anschwellenden Alpenflüsse herbei. Letztere bedingen zugleich im Oberrhein bis zum Neckar das Maximum im Sommer, das sich bis in das Spätjahr hinein erstreckt, das aber am Niederrhein nur viel kürzere Zeit andauert und hier auch bei weitem nicht so bedeutend ist. Die größten Hochfluten werden immer durch außergewöhnlich große Niederschlagsmengen veranlaßt,[87]) die sich aber meist nur auf beschränkte Gebiete erstrecken. Ein Wasserstand von 600 cm am Kölner Pegel zeigt durchweg für die Stromstrecke abwärts Koblenz den Beginn eines Hochwassers an, „insofern hierfür die Belästigung der Anwohner durch Überfluten der Ufer und Eindringen des Wassers in die Ortschaften als maßgebend angesehen wird".[88]) Der mit diesem Wasserstand beginnende Hochwassernachrichtendienst berichtet von Koblenz aus an seine Zweigstellen über die Wasserstandsbewegungen des Stromes.[89])

Bevor das Strombett durch viele Durchstiche von seinen manchmal zu rechten Stromschlingen ausgebildeten Krümmen befreit war, staute sich oft auch das Eis in diesen Stromengen und Stromspaltungen und setzte sich fest. Ferner führten Unregelmäßigkeiten im Strombett selbst, vor allem aber die unregelmäßige Eindeichung der einzelnen Stromstrecken zu solchen Eisversetzungen. Besonders gefährlich wurde der Aufbruch des Eises, wenn nur ein Teil der Eisdecke bei milderem Wetter sich löste und Kälterückfälle ein weiteres Festsetzen des Eises bewirkten. Die von S her nachströmenden Hochwasser drückten dann infolge des Staues durch das Eis mit großer Ge-

---

[85]) Der Rheinstrom (12) p. 218.
[86]) ebendort: p. 213.
[87]) Der Rheinstrom (12) p. 219.
[88]) ebendort p. 214.
[89]) E. Graf: Die Deichschauen am Niederrhein (18) p. 59.

walt auf die Deiche, durchbrachen sie[90]) und überschwemmten weite Gebiete. Hinter den Deichen wühlten sie zahlreiche Kolke oder Wayen auf. Häufig zeugen auch heute noch bedeutende Kies- und Sandablagerungen z. B. auf den Fluren oberhalb von Rees[91]) von solchen katastrophalen Deichbrüchen. Mit Eisgängen verbundene Hochwasser richteten daher auch den größten Schaden für Land und Städte an, so z. B. 1784 an den Festungswerken der Stadt Wesel (s. unten!), oder gerade sie schufen neue Stromspaltungen, so warf sich z. B. 1668 bei einem Eisgang der ehemals an Rheinberg vorbeiführende Strom weiter nördlich in die Momm (s. unten bei Behandlung der Stadt Rheinberg!). Auch bei eisfreien Hochwasserständen drücken oft infolge der tieferen Lage der mehr landeinwärts gelegenen Banndeichpolder, die Wasser stark auf diese, und es kommt auch dann bei stärker der Strömung ausgesetzten Deichstellen leicht zu Deichbrüchen.[92]) Oft fügten die Hochwasser den Siedlungen großen Schaden zu, so verschlangen sie das Dorf Birten ganz[93]) und rissen von Grieth ein Stadtviertel fort.

In neuerer Zeit sind durch die Stromregulierungsarbeiten die Gefahren der Eisversetzungen fast vollständig beseitigt worden. Vor allem sind ja die scharfen Stromkrümmen fortgefallen, die sonst das Festsetzen des Eises bewirkten. Im großen und ganzen sind, wie im Kapitel „Klima“ gezeigt werden wird, trotz der meridionalen Erstreckung des Flußlaufes die Eisversetzungen in unserem Gebiet infolge der hier herrschenden milden Winter selten und wird daher auch der so gefährliche Eisstau im Unterlauf vermieden, wenn das Eis im Mittel- und Oberlauf schon aufgebrochen und abgetrieben ist. Eisbildungen treten nur an 21 Tagen im Jahre auf und zwar werden sie durch einen niedrigen Wasserstand besonders gefördert. An 42 Tagen im Jahresdurchschnitt ist die Schiffahrt auf dem Rhein stark behindert und zwar 17 Tage infolge Eisgangs und Eisstandes, 17 Tage infolge Niedrig- und 8 Tage infolge Hochwassers.[94]) Andererseits bedingen aber auch die Hochwasser, wenn sie nicht allzu verheerend auftreten, eine gute Düngung des Bodens durch die zahlreich mitgeführten gelösten Stoffe[95]) und ermöglichen die Wiesen- und Weidewirtschaft am Niederrhein und die sich auf diese gründende blühende Viehzucht. Die Deiche zeigen daher auch besondere Vorrichtungen zum Einlassen des Wassers zu Bewässerungszwecken.

---

[90]) Der Rheinstrom (12) p. 216.
[91]) O. Ottsen: Der Regierungsbezirk Düsseldorf (43) p. 55 f.
[92]) H. Peerenboom: Boden und Bodennutzung (44) p. 46.
[93]) E. Beyerhaus: (3) p. 58.
[94]) E. Beyerhaus (3) p. 126.
[95]) H. Peerenboom (44) p. 41.

Der Mensch und der Strom.

Schutz gegen die verheerenden Hochfluten des Rheins suchte der Mensch zuerst auf höher gelegenem Gelände. Doch schon im Mittelalter wandte man im clevischen Gebiet mit seinem weithin ausgedehnten Niederungsland der Landwirtschaft wegen dem Deichbau sein Interesse zu.[96]) Nach einer Urkunde von 1470 bestand schon zwischen Rees und Emmerich eine fortlaufende Deichlinie.[97]) Heute zieht sich zu beiden Seiten vom Dorfe Heerdt oberhalb Düsseldorfs her ein geschlossenes Deichsystem am Rhein entlang, denn hier hängen, wie „Der Rheinstrom" bemerkt, „Bewohnbarkeit und Anbau des Tieflandes von der Wirksamkeit der gegen die Hochfluten schützenden Anlagen ab".[98]) Durch die Deiche hat man der ehemals so sumpfigen Stromniederung weite, fruchtbare Wiesen- und Weidegebiete abgewonnen und den Siedlungen neuen Schutz gewährt.

Einen ausführlichen und guten Überblick über das Deichsystem am Niederrhein, über den historisch bedingten unregelmäßigen Verlauf der einzelnen Deichstrecken und die infolgedessen ständig schwankende Breite des Hochwasserprofils, über das Material der Deiche, ihre Einteilung in Bann-, Sommer-, Rückstau- und Flügeldeiche, je nach dem verschiedenen Zweck, den sie zu erfüllen haben, über ihre von diesem Zweck bestimmte Höhe, die sich nach dem allgemein höchsten Hochwasserstand des vorigen Jahrhunderts, dem Jahre 1882/83 richtet, gibt E. Graf: „Die Deichschauen am Niederrhein".[99]) In einer Karte veranschaulicht er die Verteilung der nach der Art ihrer Deiche verschiedenen Deichschauen und bringt so das Deichwesen des Niederrheins in allen seinen Einzelheiten zur Darstellung.[100]) Im großen und ganzen hat sich seit dem Erscheinen der Arbeit E. Grafs in dem Verlauf der Deichstrecken kaum etwas geändert, wie ein Vergleich mit den im Jahre 1922 verbesserten Meßtischblättern unseres Gebietes zeigt. Auch unsere Städte sind mit ihrer Umgebung natürlich durch Banndeiche geschützt. Letztere sind vor den Siedlungen noch besonders erhöht und durch besondere Steinpflasterung in ihrem Bestande gesichert. Oft auch werden bei Hochwasser zum Schutz der Städte noch bewegliche Kahden errichtet.[101]) Falls aber die Städte selbst hoch genug liegen, setzt der Banndeich aus, wie z. B. bei Wesel.

In seinem Werke gibt E. Graf auch eine Übersichtskarte über das Überschwemmungsgebiet des Stromes,[102]) worauf er die

---

96) H. Peerenboom (44) p. 43.
97) Der Rheinstrom (12) p. 273.
98) ebendort p. 258.
99) E. Graf: Die Deichschauen am Niederrhein (18) p. 5 und 6.
100) E. Graf (18) Übersichtskarte 2: Die Art und der Umfang des Deichschutzes in den Schaugebieten.
101) ebendort p. 5.
102) ebendort Übersichtskarte 3: Das Überschwemmungsgebiet des Rheines.

Überschwemmungsgrenzen und die bei einem Wasserstand von 8,94 m Düsseldorfer Pegel, das ist der Hochwasserstand vo n1882/83, durch Banndeiche geschützte Fläche darstellt.[103]) Danach erweitert sich das Überschwemmungsgebiet trichterförmig nach Holland hinein. Nur zwischen der Bönninghardt und Spellen ist es auf 5,5 km,[104]) zwischen Flüren und Xanten infolge der sich hier nähernden diluvialen Plateaus auf 4 km eingeengt. Bis etwa bei Xanten hat es eine durchschnittliche Breite von 8—10 km,[105]) dann aber dehnt es sich unterhalb von Rees über das ganze Stromtiefland aus, grenzt westlich an eine Linie Calcar—Cleve—Cranenburg, erstreckt sich rechtsrheinisch über Isselburg—Doetinchem und vereinigt sich hier mit dem Überschwemmungsgebiet der Issel. Nur die Eltener Höhen als hochwasserfreies Gebiete stehenlassend, bedeckt es in der Nähe der deutsch-holländischen Grenze zwischen Emmerich und Bimmen ein Gelände von mehr als 25 km.[106]) Es ist also in unserem Gebiet nicht ganz mit dem Alluvialbett des Stromes identisch, sondern erstreckt sich auch auf die niedrigeren Randgebiete der Niederterrasse. Zur Zeit bedeutender Hochwasser stellt unser Gebiet so eine weite Wasserwüste von großer Ausdehnung und erheblicher Breite dar.

Wie schon einmal oben bemerkt, haben gerade die Hochwasser, wenn sie mit Eisgang verbunden waren, dem Strom neue Betten gegraben oder schon vom Menschen angebahnte Durchstiche zu breiten Wasserwegen ausgewühlt. Gerade beim Hochwasser entfaltet ja der Strom seine größte Kraft. So sind denn durch den Fluß selbst und durch Menschenhand oftmals im Laufe der Zeit Änderungen im Stromlaufe geschaffen worden, von der Natur auf weitem, großem Raum, vom Menschen mehr in kleinem, beschränktem Bezirk. Da gerade diese Stromlaufänderungen mit den von ihnen zurückgelassenen und noch vorhandenen Altrheinen und sogenannten Meeren[107]) ein Charakteristikum der niederrheinischen Landschaft darstellen, und seit der Zeit, da der Niederrhein besiedelt wurde, von der größten Bedeutung für die Wohnplätze der Menschen waren, vor allem aber auch oft in die Entwicklung unserer Städte eingriffen, halte ich es für wichtig, die bedeutenden Änderungen des Stromlaufes in den großen Zeitperioden einmal kurz zu überschauen, näher dann aber bei der Einzelbehandlung einer jeden Stadt auf die L a u f ä n d e r u n g e n d e s R h e i n e s eben in ihrer Umgebung einzugehen und dabei deren Einwirkungen auf die Entwicklung des betreffenden städtischen Gemeinwesens zu beleuchten.

---

103) ebenso in „Der Rheinstrom“ (12) Karte: Schematische Grundrißdarstellung des Überschwemmungsgebietes des Rheinstroms. Blatt 6.

104) E. Ambrosius (1) p. 183.

105) Der Rheinstrom (12) p. 91.

106) Der Rheinstrom (12) p. 91.

107) „Meere“ werden die Reste eines ehemaligen Rheinlaufs dann genannt, wenn die Erinnerung an ihren Ursprung geschwunden ist. Solche „Meere“ finden sich besonders östlich von Haffen und Rees.

Der Rhein selbst hat sich in drei großen Zeitperioden eine ganz verschiedene Lage seines Bettes geschaffen. Heute ist es schwierig, zumal geschichtliche Überlieferungen über diesen Gegenstand sehr spärlich sind,[108]) in dem Netz von Stromrinnen und stehenden Gewässern, die sich wieder verzweigen und untereinander verbinden, die Haupt- und Nebenstromläufe der verschiedenen Zeiten zu erkennen. Die einzelnen Autoren weichen daher natürlich in ihren Ansichten über Verlauf und Bedeutung der Stromarme in den einzelnen Jahrhunderten oft stark voneinander ab. Der Rhein floß ja nicht wie heute in einem einzigen Strombett dahin, sondern oft wurden mehrere Betten gleichzeitig benutzt. „Zahlreiche Verbindungsarme haben jedenfalls zwischen den einzelnen Hauptstromlinien bestanden und es ist ja auch nicht anzunehmen, daß ein vom Strom einmal benutzter Weg mit einemmal völlig verlassen worden wäre; oft werden vielmehr lange Zeiten hindurch mehrere große Flußarme nebeneinander bestanden haben, bis sich der Strom endgültig von dem alten Bette ganz abwandte".[109])

Daher mußte das untere Rheintal, bevor der Strom eingedeicht war, ein sumpfiges und schwer passierbares Gebiet sein. Der „Geschichtliche Handatlas der Rheinprovinz"[110]) gibt auf Karte 28a, soweit das bisher möglich ist, auf Grund einer im Besitz der Rheinstrombauverwaltung befindlichen Originalkarte von Huth und anderer sich mit diesem Problem beschäftigender Werke eine zusammenfassende Darstellung des Verlaufs der Rheinarme in den drei großen Zeitperioden. Für die dem heutigen Stromlauf vorhergehenden Laufstadien sind eine Karte von van der Wayhe aus dem Jahre 1634 und von Foris aus dem Jahre 1731 zugrunde gelegt. Mit dem vorhistorischen Rhein beschäftigen sich R. Hennig[111]) und A. Chambalu[112]) in ihren Arbeiten über die Stromveränderungen des Niederrheins. Sie nehmen eine Teilung desselben in drei Arme an, die von dem Gebiet zwischen Erft und Lippe ausgeht. Auch F. Jltgen spricht schon davon und bezeichnet den östlichen Arm, der an Mehr, Aspel, Empel, Millingen und Elten vorbeiführt, wegen der heute hier noch erhaltenen ausgedehnten und tiefen stehenden Gewässer als ein tiefes und lange Zeit vom vorgeschichtlichen Strom benutztes Bett.[113]) Die Karte 28a von Aubin's Handatlas und „Der Rheinstrom"[114]) lassen dann etwa bei Rees von diesem vorhistorischen Rheinbett ein sog. Urstrombett zum Zuider See abzweigen. Dieses Gebiet dient ja auch heute noch bei einem Deichbruch als Abflußbett der Rheinhochwasser zum Meere und gehört, wie oben gezeigt, zum natürlichen Über-

[108]) Die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung (14) p. 14.
[109]) E. Ambrosius (1) p. 182.
[110]) H. Aubin — J. Nießen: Geschichtl. Handatlas d. Rheinprovinz (2).
[111]) R. Hennig: Die Stromverlagerungen des Niederrheins (21) p. 169 ff.
[112]) A. Chambalu: Stromveränderungen des Niederrheins (5) p. 17/18.
[113]) F. Jltgen: Die Ansiedlungen am Niederrhein (28) p. 11.
[114]) Der Rheinstrom (12) p. 89.

schwemmungsgebiet. — Zur Römerzeit nahm der Hauptrhein eine westliche Lage ein, von Rheinberg aus, am Fürstenberg und nahe an Xanten vorbei, dann in geringem Abstand an den Clever Höhen entlang (Abb. 10 u. 11). Bei Cleve teilte er sich in zwei Arme. Dies ist nur der grob gezeichnete Verlauf; im einzelnen mögen da noch Teilungen und Nebenläufe bestanden haben. Die Lippe mündete zu dieser Zeit Xanten gegenüber bei Flüren in den Rhein.[115]) Drusus griff hier wohl als erster in die Geschichte des Stromes ein und drängte die Wasser der von Cleve aus westlich an der Höhenkette entlang weiterfließenden Waal mittels eines durch den Strom gelegten Dammes in den rechten Stromarm. Er verlegte so die ehemals bei Cleve stattfindende Stromteilung weiter nach N.[116]) — Etwa seit 1000 nahm dann der Rhein seinen Weg an Vynen, Haffen, Rees, Esserden, Praest, Dornick, dann wahrscheinlich durch das Volksgatt und den Kellener Altrhein nördlich von Bylerward und Huisberden an Warbeyen, Kellen, Griethausen vorbei nach Schenkenschanz.[117]) (Abb. 10). Seit dieser Zeit ist die große Mittellage dieselbe geblieben, hat sich aber im kleinen durch die Arbeit des Rheines selbst oder der Menschen im einzelnen kürzeren Stromstrecken oft geändert, so z. B. schon zwischen 1233 und 1237 unterhalb von Dornick (Abb. 10), indem sich ein von den Emmericher Bürgern an ihrer Stadt vorbeigelegter Durchstich zum Hauptstrom ausbildete und dadurch der alte Lauf an Huisberden—Griethausen vorbei an Bedeutung verlor.[118]) Das alte zur Römerzeit benutzte Bett hatte sich im 13. Jahrhundert schon zum Teil aufgelöst, blieb aber andererseits auch wieder durch Querarme, wie sie z. B. die von Calcar nach Huisberden führende Kalflack und der von Cleve bis Brienen reichende Spoygraben darstellen, mit dem mittelalterlichen Hauptstrom in Verbindung. Seine Lage hat der Rhein im großen ganzen seit 1000 beibehalten, wozu auch das sich seit dem 14. Jahrhundert immer mehr entwickelnde Deichwesen nicht unerheblich beitrug. Doch haben an dem verwilderten Rhein so viele Änderungen durch Menschenhand stattgefunden, daß J. Kempkens mit Recht sagen kann: „Heute kann man das Flußbett des Rheins fast als ein — unter Mitbeteiligung des Stromes allerdings — künstlich geschaffenes betrachten“.[119])

Bei der außerordentlichen Zersplitterung der Herrschergewalt am Niederrhein in der zweiten Hälfte des Mittelalters war natürlich ein einheitliches Vorgehen bei Stromverbesserungsarbeiten nicht möglich. Auch wurden solche nur, wenn sie überhaupt stattfanden, in rein lokalem Interesse vorgenommen. Aber schon der Große Kurfürst, der, um Rees zu schützen, ober-

---

[115]) F. Iltgen (28) p. 13.
[116]) E. Ambrosius (1) p. 182.
[117]) E. Ambrosius (1) p. 182.
[118]) Genauere Angaben darüber finden sich bei der Behandlung von Emmerich.
[119]) J. Kempkens (29) p. 25.

halb der Stadt einen Durchstich anlegen ließ (Abb. 6a),[120]) vor allem aber Friedrich der Große erkannten die hohe Bedeutung eines einheitlichen, ungeteilten Strombettes für die Schiffahrt und ließen durch sog. Kanäle zeitraubende und gefahrbringende Krümmen abschneiden. Aus solchen Kanälen setzt sich in unserem Gebiet **der heutige Rheinlauf** fast ganz zusammen, aus dem Büchericher (1784—1785) (Abb. 11), dem Bislicher Kanal (1787 bis 1790) (Abb. 11), dem Reeser Durchstich (17. Jahrhundert) (Abb. 6a), dem Griether Kanal (1819—1822),[121]) dem Emmericher Durchstich (17. Jahrhundert) (Abb. 10) und dem Pannerdeschen Kanal[122]) (um 1770), durch den die Stromteilung von Schenkenschanz bis nach Pannerden hinabgerückt wurde. Genauere Angaben darüber werden bei der Behandlung der einzelnen Städte gemacht. In der Folgezeit ist dann, allerdings mit einer 20jährigen Unterbrechung zur Zeit der Franzosenherrschaft am Rhein um die Wende des 18. Jahrhunderts, an der Verbesserung des Strombettes gearbeitet worden, besonders seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts, als die Arbeiten 1851 der Rheinstrombauverwaltung unterstellt wurden, die innerhalb von 50 Jahren eine systematische Regulierung des Strombettes vornahm und ihm seine heutige Gestalt gab. Über die Herstellung einer genügend breiten und tiefen Fahrrinne durch sie habe ich bereits oben berichtet. Tiefe Uferbuchten, wie z. B. oberhalb Emmerichs[123]) oder oberhalb Rees,[124]) wurden durch lange Buhnen, zwischen denen sich in der Folge Anlandungen bildeten, beseitigt und sonst überall das Ufer bis zu einer sog. Korrektionslinie vorgezogen.[125]) Durch alle diese Arbeiten wurden auch die vielen Stromspaltungen, deren es 1763[126]) zwischen Xanten und der holländischen Grenze noch 12 gab, und die zu dieser Zeit noch vorhandenen vielen Inseln, sämtlich beseitigt. Doch auch jetzt noch müssen die Stromverhältnisse einer ständigen Beobachtung unterworfen bleiben, „da die Hochwasserverhältnisse der viel verteilten Wasserarme wegen höchst ungünstige sind, die Eisverhältnisse wegen der Nähe Hollands und vieler Seitenentlastungen halber leicht zu Versetzungen Anlaß geben und weil der leicht bewegliche Sand den kleinsten Störungen und Unregelmäßigkeiten nur allzu leicht folgt.“[127])

5. Klima.

In der Darstellung der klimatischen Verhältnisse unseres Gebietes schließe ich mich der Arbeit H. Pick's[128]) „Über das Klima am Nieder-

[120]) Die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung (14) p. 16.
[121]) F. Iltgen (28) p. 16.
[122]) Die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung (14) p. 230 u. 238.
[123]) E. Beyerhaus (3) p. 78.
[124]) Die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung (14) p. 223 und 225.
[125]) E. Beyerhaus (3) p. 78.
[126]) Die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung (14) p. 215.
[127]) ebendort (13) p. 242.
[128]) H. Pick: „Über das Klima am Niederrhein (45).

rhein" an, der seiner Abhandlung eine 50jährige Beobachtungsperiode von Cleve zugrunde legt.

Der unterste deutsche Niederrhein hat durchaus ozeanisches Klima, was sich in seinen milden Wintern und nicht zu heißen Sommern, der hohen Januar-Temperatur von 1,1 ° C und dem Julimittel von 17,3 ° C zeigt. Mit seiner durchschnittlichen Jahrestemperatur von 9,1 ° C gehört der Niederrhein zu den wärmsten Gebieten Deutschlands. Die vorherrschende Windrichtung ist die westliche, im Sommer die nordwestliche, im Winter die südwestliche. In den Monaten März, Mai und besonders im April ist dagegen der Anteil der östlichen Winde größer, trockener Landwinde, die meist eine Herabminderung der Luftfeuchtigkeit verursachen und die infolge ihres kontinentalen Charakters im Sommer die Temperatur erhöhen und im Winter erniedrigen. Die mildernden Seewinde verursachen im Winter bei Eisversetzungen hier am Niederrhein oft ein weit früheres Auftauen des Eises als am Oberrhein, wodurch trotz der meridionalen Erstreckung des Rheinlaufes dann meist ein Eisstau und damit ein — großen Schaden anrichtendes — Hochwasser vermieden wird. Ein Umschlag in der Windrichtung hat auch sogleich meist einen Temperatur- und Witterungswechsel zur Folge. Der ozeanische Charakter des Klimas zeigt sich ferner in der hohen Luftfeuchtigkeit — im Jahresmittel 81,7%. Die Niederschläge — 765 mm — zeigen, obgleich über das ganze Jahr verteilt, dennoch infolge der im Sommer vorherrschenden NW-Winde ein Maximum im Juli und ein Minimum im April mit seiner vorzüglich östlichen Windrichtung.[129]) Eine typische Erscheinung am Niederrhein sind die infolge der hohen Luftfeuchtigkeit starke Nebelbildung und Bewölkung am Morgen. Erstere aber wird von der aufsteigenden Sonne meist bald wieder zerteilt, und die Wolken verschwinden gegen Abend wieder durch die um diese Tageszeit vorherrschende Wärmeausstrahlung der Erde.[130]) Für den Menschen muß das Klima trotz des oft eintretenden Wechsels in der Windrichtung und der dadurch bedingten Änderung der Luftfeuchtigkeit und der ziemlich schnellen Temperaturschwankungen als gesund bezeichnet werden. Infolge der vorherrschenden W-Winde, die die reine sauerstoffreiche Luft des Waldgebietes der Clever Höhen nach Cleve tragen, hat diese Stadt ein besonders gesundes Klima und auf eben diesem Umstand baut sich heute sein Charakter als Luftkurort auf.[131])

---

129) H. Pick (45) Tabelle 2 p. IV. Pick zählt als Mittel der 50jährigen Beobachtungsperiode nur 25 Schnee- gegenüber 168 Regentagen im Jahr. An Sommertagen gibt er 26 an, die vor allem entsprechend der Windrichtung in den lufttrockenen Monaten Juni, Juli, August auftreten. (Tabelle 2 p. IV.).

130) ebendort p. 42.

131) Führer durch Cleve und Umgegend (16).

II. Die Städte.

1. Die gemeinsamen Entstehungsbedingungen der Städte.

Die historisch beleuchtete Zeit beginnt für den unteren Niederrhein mit der Römerherrschaft, mit Julius Caesar. Zu dieser Zeit wurde das Niederrheingebiet vor allem strategisch genutzt, und so legte Augustus 15 v. Chr.[132]) das Lager Vetera auf den Fürstenberg bei Xanten an, das im Verein mit dem Lager zu Mainz, der ausgebauten Heeresstraße auf dem linken Rheinufer, mit den zahlreichen an dieser gelegenen Kastellen die „Operationsbasis" gegen Germanien bilden sollte. Die Nachfolger der Römer waren die Franken. Die ersten Ansiedler überhaupt, die Kelten, suchten, da das Rheintal noch stark versumpft war, von vielen Stromarmen durchzogen und oft von den Fluten des Rheines überschwemmt wurde, die umgebenden Hügelländer aber mit undurchdringlichen Wäldern überzogen waren,[133]) und nur wenig für den Lebensunterhalt boten, vor allem aber da diese kein Wasser hatten,[134]) zuerst die Randhöhen auf,[135]) drangen dann in die Niederung ein und besiedelten die dort höher gelegenen, hochwassergeschützten Stellen. Während sich für die vorkarolingische Zeit noch nichts Bestimmtes über das Siedlungswesen am Niederrhein sagen läßt,[136]) ist dieses später auf dem Hofessystem,[137]) dessen erste Anfänge bis in die Karolingische Zeit zurückreichen,[138]) aufgebaut. Zu dieser Zeit jedoch war der untere Niederrhein erst wenig besiedelt.[139]) Das mittelalterliche Hofessystem aber, das Siedlungssystem, das zur Zeit der Entstehung unserer Städte vorherrscht, besteht aus dem Salhof,[140]) dem freien Eigentum des Hofesherrn, und den von ihm abhängigen

---

132) H. Lehner: Das Römerlager Vetera bei Xanten (31) p. 7.
133) F. Jltgen (28) p. 18.
134) ebendort p. 20.
135) ebendort p. 18.
136) Th. Jlgen: Die Grundlagen der mittelalterlichen Wirtschaftsverfassung am Niederrhein (27) p. 117.
137) Th. Jlgen: Zum Siedlungswesen im Clevischen (25) p. 11.
138) Th. Jlgen (25) p. 24.
139) Th. Jlgen (25) p. 24.
140) Th. Jlgen (27) p. 117.

Hufen.[141]) Auf dem Gelände des Salhofes ist oft eine Kapelle errichtet, und um diese lagern sich die Häuschen der Kötter[142]) und bilden manchmal den ersten Anfang eines Ortes. Die Höfe mit ihren Hufen sind am Niederrhein die ursprünglichste Art der Ansiedlung.[143]) Meist erst im Anschluß an die Salhöfe bilden sich Dörfer. Grundherren sind die Klöster und Stifte, über deren Besitz am unteren Niederrhein wir aus dem 8. und 9. Jahrhundert erfahren.[144]) Vom Ende des 10. Jahrhunderts ab rückt das Erzstift Köln hierhin vor,[145]) und aus der Zeit um die Wende des 10. und 11 Jahrhunderts erfahren wir genauer von dem hier gelegenen Besitz weltlicher Herren. So wandern um 1000 die Vorfahren der Grafen von Cleve und Geldern ein,[146]) die im Verein mit Kurcöln später im Besitz unserer sieben Städte sind. In dem so charakterisierten Siedlungsgebiet entstehen nun, sei es infolge günstiger topographischer oder geographischer Lagemomente, sei es einer besonders geschützten Stelle wegen, dichtere Ansiedlungen, darunter auch unsere sieben Städte, deren Einzelentstehung ich bei der Behandlung einer jeden Stadt darlegen möchte. Für die spätere Weiterentwicklung unserer Städte war dann vor allem ihre Stadterhebung maßgebend. Durch diesen Akt nämlich erhielten sie neue Marktrechte, wurden von den Zöllen der Landesherren befreit und bekamen noch eine Reihe anderer Privilegien,[147]) wodurch allgemein eine wirtschaftliche Stärkung ihres Gemeinwesens verursacht wurde. Dieses und auch der Schutz des umliegenden, in der damaligen Zeit territorial außerordentlich zersplitterten Besitzes der einzelnen Landesherren[148]) war allgemein der Grund zu ihrer Stadterhebung. Wie weit zerteilt der Besitz der Territorialherren am Niederrhein zu dieser Zeit war, beweist der Umstand, daß zur Zeit ihrer Stadterhebung Cleve in Händen der Grafen von Cleve war, Xanten und Rees zu Cöln, Wesel wieder zu Cleve, Rheinberg zu Cöln und Orsoy zu Cleve gehörte. Emmerich befand sich im Besitz der Grafen von Geldern.[149]) Die Verleihung der Stadtrechte entsprang daher oft einem Konkurrenzbestreben der einzelnen Landesherren, die natürlich ihren Besitz wirtschaftlich möglichst stärken und auch, da er, wie z. B.

---

141) Die Hufen stellen aber am Niederrhein nicht den festgesetzten Anteil an der in Feldgemeinschaft stehenden Ackerfläche dar, sondern ein Gut von größerem oder geringerem Umfang, „das um Herrendienst, Naturalleistungen, Abgaben und Zins ausgetan wird". Das Ackerland der Hufen umlagerte am Niederrhein geschlossen das Gehöft. (nach Th. Ilgen (25) p. 12 und 15.)

142) Th. Ilgen (25) p. 13 und 49.

143) Th. Ilgen (27) p. 111.

144) Th. Ilgen (25) p. 3/4.

145) ebendort p. 5.

146) ebendort p. 7.

147) E. Liesegang: Niederrheinisches Städtewesen vornehmlich im Mittelalter (32) p. 40 ff. bespricht z. B. die Clever Stadterhebung.

148) ebendort p. 34.

149) ebendort p. 34.

bei Rheinberg, Rees, Xanten usw. ganz von fremdem Gebiet umschlossen war, strategisch möglichst sichern wollten. Dabei hatten die Städte, bevor ihnen die Stadtrechte verliehen wurden, schon eine gewisse Entwicklung durchgemacht; sie besaßen bereits einzelne Marktrechte. Einige von ihnen, nämlich Wesel, Rees, Xanten und Emmerich gehörten einem wohl schon in der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts geschlossenen und 1142 noch einmal bestätigtem Bunde an, dessen Mitglieder sich gegenseitig Freiheit von Marktzoll jugesichert hatten.[150]) Besonders Wesel war schon zu größerer Bedeutung gelangt. Unsere Städte wurden mit Ausnahme von Orsoy alle kurz nacheinander im 13. Jahrhundert von den verschiedenen Territorialherren zu Städten erhoben:[151]) so Xanten und Rees 1228, Rheinberg 1232, Emmerich 1233; Wesel wurde 1241, Cleve 1242 Stadt.

2. Die einzelnen Städte.

a) Wesel.

Name und Entstehung.

Wesel deutet schon in seinem Namen auf seine Entstehung hin. K. Westermann[152]) nämlich zerlegt das Wort Wesel in „wes" = Wiese und „sel" oder „sal" aus „sedel" = Siedlung, Sitz, Herrenhof und glaubt, daß die spätere Siedlung ihren Namen nach dem nahe der Wiese, der heutigen Aue, gelegenen Herrenhof erhalten habe, der ja der erste Anlaß zur Ansiedlung der Stadt Wesel wurde. Wesel ist auf altem Salland, auf dem Gebiet des Grevenhofes, entstanden.[153]) Dieser, ein ursprünglicher Reichshof, kam als brabantisches Lehen in die Hände der Grafen von Cleve,[154]) war aber zur Zeit der Stadterhebung Wesels, 1241, schon ganz verfallen.[155]) Auf Salland war die älteste Stadtkirche, die Willibrordikirche (Abb. 1 (1) [156]), errichtet. Da eine frühmittelalterliche Notiz in einer Urkunde Karl Martells schon eine ecclesia Wesele, wohl die zum Grevenhof gehörige Kirche, erwähnt, glaubt K. Westermann, daß eine erste Ansiedlung bei Wesel schon vor dem Jahre 700 bestanden habe.[157]) Auch die im 14. Jahrhundert um diese älteste Ansiedlung sich bildenden Vorstädte sollen zum Teil auf

150) E. Liesegang: Recht und Verfassung von Rees (33) p. 7.

151) E. Liesegang: (32) p. 35—40.

152) K. Westermann: Flur- und Siedlungsnamen des Kreises Rees (64) p. 11 und 12.

153) Th. Ilgen (25) p. 33 und 69.

154) ebendort p. 33 und 69.

155) ebendort p. 61.

156) Die eingeklammerte Zahl (1) bezieht sich auf die in der Abb. angegebene Zahl.

157) K. Westermann: Geschichte der Stadt Wesel (65) p. 8.

altem Salland entstanden sein: so der Stadtteil uppen Sande um die Burg Wylack (Abb. 2), die wahrscheinlich ursprünglich ebenfalls ein Hof der Grafen von Cleve war; um das auf dem Hof der Edlen von Cappenberg 1123[158]) errichtete Kloster Averdorp bildete sich der Stadtteil Averdorp. Auch die sich nach O zu erstreckende Mathena scheint zur alten Hofesorganisation in Beziehung gestanden zu haben.[159]) Ein bedeutender Vorgang in Wesels Entwicklung war dann seine Erhebung zur Stadt. Doch vorher schon hatte es eine gewisse Entwicklung durchgemacht. Es trieb z. B. bereits Handel, wie seine Zugehörigkeit zu dem 1142 bestätigten Bund der niederrheinischen Kaufleute beweist.[160]) Für Wesel war daher die Stadterhebung „kein Experiment, sondern ein Akt, der über kurz oder lang als etwas Selbstverständliches erfolgen mußte";[161]) 1241 erhielt es Stadtrechte. Erst durch seine Besitzergreifung wurden die Clever Grafen überhaupt in die Lage versetzt, eine Stadterhebung vornehmen zu können, deren Erfolg gesichert war.[162])

Topographische Lage.

Wesels topographische Lage ist in dreierlei Hinsicht außerordentlich günstig:

1. es liegt da, wo der feste Boden der Niederterrasse sich der Lippe und dem Rhein auf ganz kurze Entfernung nähert (Abb. 13),[163])

2. es ist durch seine etwas erhöhte Lage gegen Hochwasser geschützt. Mit 23—29 m[164]) hoher Stadtfläche erhebt es sich über 21—23 m des Alluviums. So wird es nur von den höchsten Hochwassern erreicht, wie z. B. im Jahre 1926. In diesem Jahre nämlich drang das 8,31 m[165]) hohe Hochwasser, dem Pegelnullpunkt von 15,23 m[166]) zugerechnet, in die nur 23 m hoch gelegenen randlichen Teile der Stadt ein. Wie ich selbst feststellen konnte, standen die tief gelegenen Häuser der Hafenvorstadt stellenweise bis zum Obergeschoß im Wasser. Nieder-, Johannis- und Krumpholz-Straße, Rheinstraße, Entenmarkt, Rheintorstraße, der Halbe Mond, der Hansaring und der Willibrordiplatz wurden überflutet.

---

158) ebendort p. 13.

159) Th. Ilgen (25) p. 36 und 71.

160) E. Liesegang (33) p. 7.

161) E. Liesegang (32) p. 39.

162) ebendort p. 39.

163) Z. Zt. seiner ersten Anlage, als noch die Lippemündung ca. 6 km unterhalb der heutigen Stadt lag, war die Stadtfläche Wesels in Nähe der Lippemündung der 1. Platz, der festen Baugrund bot. Das Gelände in unmittelbarer Nähe der ehemaligen Mündung selbst ist nämlich stark sumpfig.

164) Der höchste Punkt der Stadt liegt auf der Ecke Korbmacher- und Hohestraße auf 29,43 m Höhe (mündl. Mittlg. von seiten des Bauamtes Wesel vom 5. Juni 1927).

165) „Niederrheinische Neueste Nachrichten" Wesel (42).

166) E. Beyerhaus (3) Übersichtskarte Bl. I.

3. Wesel ist Xanten-Flüren sehr nahe gelegen, der Stelle, wo sich das Überschwemmungsgebiet des Rheinstromes (s. oben!) infolge der beiden sich einander hier entgegenstreckenden Plateaus auf die kurze Entfernung von 4 km verengt (Abb. 13). Der Übergangspunkt auf der linken Seite war Xanten, der auf der rechten Wesel, obgleich es nicht in unmittelbarer Nähe der eigentlichen Übergangsstelle lag. Seine sonstige günstige geographische Lage aber verschaffte ihm bald eine solche Bedeutung, daß sich auch die Vorteile dieser Furtlage vor allem ihm selbst zuwandten.

Wesels Lage zu Lippe und Rhein ehemals und jetzt.

Topographisch außerordentlich interessant und auch von großer Wichtigkeit ist die Verlegung der Stromläufe in der Nähe der Stadt. Wesel lag in den ersten Jahrhunderten seines Bestehens nur an der Lippe (Abb. 11), die erst bei Flüren in den Rhein mündete. Sie floß nahe an Wesels Mauern vorüber und der Rhein hatte damals mehr eine westliche Lage inne. Erst im 16. Jahrhundert — den genaueren Zeitpunkt geben die einzelnen Autoren verschiedenen an — wurde durch die Ostverlegung des Rheins kurz oberhalb der Stadt eine neue Lippemündung geschaffen, wie uns ein Stadtplan von 1582[167]) schon zeigt. Der ehemalige, in kurzer Entfernung von der Lippemündung aus dem Rhein wieder heraustretende und vor der Stadt vorüberfließende Arm wird dabei als Oude Lyp bezeichnet. So war Wesel beiden Strömen nahegerückt. In der Folgezeit bildete es sich immer mehr zur eigentlichen Flußwinkelstadt heraus. Die Einwirkung, die diese Lage auf die Entwicklung seines Handels- und Wirtschaftslebens gewann, kommt weiter unten zur Behandlung. Der alte Lippelauf wurde dann wahrscheinlich seit dem 18. Jahrhundert[168]) vom Rhein eingenommen, der unterhalb der Stadt zwei große Inseln: die Römerward und die Karthäuser Gravinsel (auf Abb. 11 als Nebenarme des 18. Jahrhunderts bezeichnet) bildete. Der die letztere umfließende sogen. Flürensche Kanal wurde 1763, der Römerward'sche Kanal erst im 19. Jahrhundert vom Rhein abgeschlossen.[169]) Im 17. und vor allem dann im 18. Jahrhundert verlegte sich der Strom immer weiter ostwärts und umfloß die heutige Büdericher Insel (Abb. 1). Er näherte sich, wie der „Plan de Wesel" von 1727 (Abb. 3) zeigt, im SW bedrohlich den Festungswerken der Stadt, die er unterspülte. Er richtete schließlich bei einem mit Eisgang verbundenen Hochwasser des Jahres 1784 bedeutenden Schaden am Ufer an. Um einer Wiederholung dessen vorzubeugen, grub man 1790 den heutigen Büdericher Kanal

---

[167]) Die alten Weseler Stadtpläne habe ich im Heimatmuseum zu Wesel einsehen können.

[168]) Ein Stadtplan von 1653 zeigt den Römerward'schen Kanal noch nicht. Wohl fand ich ihn auf einer Karte von 1760.

[169]) E. Beyerhaus (3) p. 71.

(Abb. 11) etwa 19 m breit und bis auf + 1,57 m Pegelhöhe.[170]) Er war nur als Entlastungskanal bei Hochwasser gedacht, denn den Hauptrhein wollte man der Schiffahrt wegen möglichst nahe bei der Stadt behalten. Doch schon 1795 und 1799 wühlten die Hochwasser, da in dem Hauptarm Eisversetzung eingetreten war, den Entlastungsgraben so aus, daß er sich immer mehr zum Hauptstrom herausbildete. Das ganze 19. Jahrhundert hindurch versuchte man nun mit der größten Anstrengung, das immer mehr versandende Bett des Altrheins zu erhalten, damit Wesels Schiffahrt nicht durch eine zu weite Entfernung vom Strom geschädigt würde. Während man im 18. Jahrhundert die Stadt vor dem Strom auf die verschiedenste Weise zu schützen suchte, mußte man jetzt trachten, den Rhein nahe bei der Stadt zu erhalten; doch vergeblich. Man erweiterte daher 1893—1895 den ehemaligen Entlastungskanal auf 300 m, vertiefte ihn auf —2,50 m Weseler Pegel und so entstand der Büdericher Kanal[171]). Das untere Ende des Altrheinlaufes wurde zu einem neuen Hafen umgebaut (Abb. 1)[172]). Auch die Lippemündung im alten Rhein war natürlich mit diesem gemeinsam immer mehr versandet[173]), was der Lippeschiffahrt außerordentlich schadete, so daß sie nach 1870 nahezu vollkommen aufhörte[174]). Man schuf daher gleichzeitig eine neue Lippemündung westlich des neuen Hafens, der zu einem 670 m langen und 80 m breiten Sicherheitshafen ausgebaut wurde und an Stelle des alten, ihm nördlich vorgelagerten, verschlammten Hafens trat[175]). Gleichzeitig fand in den 90er Jahren die Höherlegung des nun 1,4 km[176]) langen Werftes und ein weiterer Ausbau seines Anschlusses an die Bahnlinie im N Wesels statt. Der alte Hafen wurde 1926/27 zugeschüttet, im Kriege die alte Schiffbrücke durch eine neue eiserne ersetzt und 1927 auch die Eisenbahnbrücke über den Rhein erneuert. Großen Vorteil wird der seit 1908[177]) im Bau befindliche Lippe-Seitenkanal der Stadt bringen, der eine Verbindung des Rheins von Wesel her zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln herstellt und somit durch den Mittelland-Kanal den Rhein mit der Weser verbindet und später mit der Elbe und den übrigen östlichen Strömen verbinden wird.

Zusammenfassend läßt sich Wesels topographische Lage folgendermaßen charakterisieren: in hochwassergeschützter Lage Lippe und Rhein sehr nahe, nur wenig von der Lippemündung entfernt, später fest an ihr gelegen,

---

[170]) ebendort p. 63. und O. Ottsen (43) p. 28.
[171]) O. Ottsen (43) p. 28.
[172]) E. Beyerhaus (3) p. 65.
[173]) ebendort p. 64.
[174]) P. Brandt: Studien zur Wirtschaftsgeschichte der Stadt Wesel (4) p. 52.
[175]) ebendort p. 26.
[176]) R. Schüren: Wesel (53). Darin die Abhandlg.: W. Schmidt: Die Weseler Rheinwerft (ohne Seitenangabe).
[177]) K. Westermann (65) p. 107.

bezeichnet es die Stelle, wo der Rheinstrom sich aus einer NNW-Richtung ganz nach NW wendet, wo das Lippetal sich zum Rheintal öffnet, stellt den rechtsrheinischen Übergangspunkt über das hier so sehr eingeengte Rheinüberschwemmungsgebiet dar und liegt schließlich nahe dem Punkte, wo die dem Rhein parallel laufende Straße das Lippetal überschreitet (Abb. 13). Dazu kommt, veranlaßt durch diese günstige Topographie, eine außerordentlich vorteilhafte geographische Lage.

Geographische Lage.

Gerade dort gelegen, wo der Rhein seine Laufrichtung von NNW auf NW ändert, war Wesel der geeignete Platz für den Umschlag der auf dem Strom von N oder S herangebrachten und zum O bestimmten Waren. Dorthin boten gleich hier die Lippe und ihr Tal den geeigneten Weg. Gleichzeitig befand sich aber auch wenig nordwestlich der Stadt eine günstige Übergangsstelle über das Rheintal und den Strom selbst. So mußte hier recht bald infolge des rastenden, den Strom überschreitenden und auch — da die Waren beim Verfrachten auf beiden Flüssen von den kleineren Lippe- auf die größeren Rheinschiffe umgeschlagen wurden — ein anderes Transportmittel wählenden Verkehrs bald eine Ansiedlung entstehen. Ob dabei die Lippeschiffahrt selbst von so großer Bedeutung war, bleibe dahingestellt[178]). Ihr Tal aber war ein sehr beliebter und benutzter Handelsweg, der z. B. von den Hellwegstädten aus lieber vom Verkehr aufgesucht wurde als das versteckt im Gebirge sich hinschlängelnde Ruhrtal, obgleich letzteres diesem Verkehrszug doch viel näher lag[179]). Zwischen dem bedeutenden hanseschen Handelsgebiet des Nordens, der mächtigen Hansestadt Köln und auf einem günstigen Weg zum O gelegen, war Wesel so recht ein Vermittlungsplatz für den gegenseitigen Warenaustausch und dankt diesem Umstande auch seine große mittelalterliche Handelsblüte im 15. und 16. Jahrhundert. Diesen bedeutenden Verkehrsmöglichkeiten entsprachen auch eine Reihe wichtiger Landstraßen, so in WO-Richtung die große Durchgangsstraße Paris-Reims-Lüttich-Maastricht-Roermond-Venlo-Geldern-Wesel-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg, in NS-Richtung die Straße Wesel-Emmerich-Zutphen-Deventer, nach W die Straße Wesel-Cleve-Nymwegen-Utrecht oder Herzogenbusch-Antwerpen usw.[180]). Auch heute (Abb.

---

[178]) Die einzelnen Autoren sind darin verschiedener Ansicht: P. Brandt (4) p. 33 hält die Lippeschiffahrt, wenn auch nur auf ihrem Unterlauf, zur Blütezeit Wesels für bedeutend. Th. Ilgen: War die Lippe im Mittelalter ein Schiffahrtsweg von erheblicher Bedeutung? (26) p. 23 u. 24 dagegen glaubt, daß wenigstens vom 15. bis zum 18. Jahrhundert der Schiffsverkehr auf ihr unbedeutend gewesen sei und sich erst im Laufe des 18. Jahrh. etwas gehoben habe.

[179]) H. Münker: Die Weseler Schiffahrt (41) p. 3.

[180]) F. Rauers: Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland (46) Karte 6. Dabei sind die Strecken Wesel-Emmerich-Deventer und die Teilstrecke Maastricht-Wesel als „unsicher verbürgt bezw. vermutet" eingetragen.

13) ist die westöstliche Durchgangsstraße als letzte große Durchgangsstraße dieser Richtung auf deutschem Gebiet in ihrem alten Bestande noch erhalten. Von geringerer Bedeutung in WO-Richtung ist dagegen die bei F. Rauers noch nicht eingetragene linke Lippetalstraße. Die ehemalige direkte Verbindung mit Cleve ist heute aufgegeben. Die dem Rhein parallel laufende Straße berührt Wesel und überschreitet wenig südöstlich der Stadt die Lippe. Ihre heutige Hauptfortsetzung geht aber von Emmerich aus nicht mehr ins Ijsseltal, sondern dem Laufe des Niederrheins parallel nach Arnheim-Utrecht usw. Heute steht Wesel über Isselburg-Doetinchem mit den Städten des Geldernschen Ijsseltals durch eine Landstraße in Verbindung, ebenso mit Bocholt durch eine von der Strecke nach Isselburg bei Hamminkeln abzweigende Straße. Ferner führt noch eine weniger bedeutende Straße nach Raesfeld und stößt dort auf eine Querverbindung zwischen der rechten Lippestraße und der Straße Emmerich-Bocholt-Münster.

Dem Landstraßenverlauf entsprechen die Bahnlinien: die letzte deutsche WO-Bahn Venlo-Geldern-Wesel-Münster-Osnabrück, ferner dem Rheinlauf parallel die Bahn, die den Verkehr von England und Holland über Utrecht-Arnheim-Emmerich-Wesel-Düsseldorf-Köln nach Süddeutschland und der Schweiz vermittelt. Eine wichtige Durchgangsstrecke, die ebenfalls den Anschlußverkehr von England her aufnimmt, kommt von Vlissingen über Boxtel-Goch nach Wesel und wird von hier aus über Oberhausen durch das verkehrsreiche Industriegebiet nach Hannover-Berlin weitergeleitet[181]). Mehr als Nebenstrecken zu werten sind die Bahn Wesel-Hamborn-Oberhausen und Wesel-Bocholt-Winterswijk, von denen die erstere den täglichen Arbeiterverkehr zum südlich gelegenen Industriebezirk und die letztere zum Textilindustriegebiet nach Bocholt vermittelt. Die elektrische Kleinbahn schließt die im Alluvium gelegenen kleinen Ortschaften an Wesel an, vermittelt den täglichen Arbeiterverkehr und ermöglicht einen schnelleren Absatz der agraren Produkte auf den Märkten Wesels und der übrigen Städte.

Wesels heutiger Wirtschaftscharakter auf Grund seiner Entwicklung.

Heute ist Wesel trotz dieser hervorragend günstigen geographischen Lage als Aus- und Eingangstor Westfalens, trotz seiner Lage so nahe dem verkehrsreichen Rheinstrom nur eine kleine Provinzstadt, die vor allem durch Aufgabe ihrer Garnison auf Grund des Versailler Vertrages letzthin wieder einen schweren Schlag in ihrem Erwerbsleben erlitten hat. Sie hat nur wenige Industrien und keinen besonders hervorragenden Großhandel. Auffallend sind aber vor allem ihr unbedeutender Handel und Verkehr nach

[181]) Infolge der letzthin notwendig gewordenen Einschränkungen bei der Eisenbahn hat diese Linie seit einiger Zeit keine durchgehende Schnellzugsverbindung mehr.

Westfalen. Der Grund zu dem geringen Vorhandensein von Industrien ist wohl vor allem aus den strengen Ausdehnungs- und Ansiedlungsbeschränkungen zu verstehen, die sein Festungscharakter ihm auferlegte. Seit 1680 nämlich wird Wesel infolge seiner günstigen Lage als Endpunkt des strategisch so wichtigen Lippetals zu einer starken Festung ausgebaut[182]), und behält diesen die Stadtentwicklung so außerordentlich stark hemmenden Charakter bis 1890 bei, bis zu einer Zeit also, in der der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung des letzten Drittels des vorigen Jahrhunderts schon längst eingesetzt hatte. Seinem Handel zum O hin aber hatten vor allem die seit dem Ende des 17. Jahrhunderts immer mehr erstarkenden südlicher gelegenen Rheinstädte Düsseldorf und Duisburg geschadet, deren Rheinhandel bisher von den den Weseler Handel schützenden Holländern unterdrückt worden war[183]). Ferner verlegte sich der ehemals auf das Lippetal konzentrierte Verkehr nun immer mehr nach S, und Güter- und Personenverkehr wandten sich dem immer mächtiger aufblühenden südlichen Industriebezirk mit seiner Ruhrlinie und seinem modern eingerichteten Hafen Duisburg-Ruhrort zu. Die Lippeschiffahrt aber erlag um 1870 ganz infolge ihrer versandeten Mündung[184]) und der starken Konkurrenz vor allem der Köln-Mindener Eisenbahn[185]). Die Verlegung der Lippemündung, die Aufbesserung der schlechten Strom-, Hafen- und Werftverhältnisse, die Wesel auch an dem mächtigen Aufschwung der Rheinschiffahrt nicht teilnehmen ließen[186]), die Beseitigung des Festungsringes, alles das erfolgte viel zu spät, als daß die Stadt sich an dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung noch zeitig hätte beteiligen können.

Wesels heutige Wirtschaftsverhältnisse.

In diesem Sinne ist sein heutiger Wirtschaftscharakter zu verstehen. Unter den vorhandenen Industriezweigen sind am bedeutendsten die keramischen Werke (ca. 350 Arbeitnehmer)[187]), eine vor dem Kriege gegründete englische und nun in deutschen Besitz übergegangene Steingutfabrik. Wesels Lage am Rhein hat ein Baggereiunternehmen ins Leben gerufen (ca. 200 Arbeitnehmer), das sich mit der Baggerei und dem Transport von Kies und Sand beschäftigt. Handel und Gewerbe der Stadt gründen sich sehr auf seine Lage in landwirtschaftlichem Gebiet, es hat etwas Käse- und

182) Mehlis: Die Festung Wesel (36) p. 764.
183) H. Münker (31) p. 203.
184) P. Brandt (4) p. 52.
185) ebendort p. 18, 43, 99.
186) P. Brandt (4) p. 19.
187) Mitteilung des Bürgermeisteramtes Wesel vom 7. August 1927. Die hier wie auch bei den übrigen Städten gemachten Wirtschaftsangaben beziehen sich wegen der augenblicklich im Wirtschaftsbetriebe so häufigen Änderungen jedesmal nur auf den engeren Zeitpunkt der Mitteilung.

Buttergroßhandel (Fa. Wöhrmann ca. 45 Arbeitnehmer), seine Eisenindustrie verfertigt landwirtschaftliche Maschinen (Weseler Maschinenbau A.G. ca. 45 Arbeitnehmer); es hat eine Getreidedampfmühle (27 Arbeitnehmer). Der Lehmboden seines Alluviums ermöglicht die Ziegelindustrie (Fa. ten Hompel & Block ca. 60 Arbeitnehmer), seine Lage am Rhein gestattet ihm die billige Zufuhr und damit eine ziemlich bedeutende Holzindustrie. (Das größte Werk dieser Art ist das Dampfsägewerk Böhm an der Lippe, ca. 75 Arbeitnehmer). Aus dieser von jeher für Wesel bedeutend gewesenen Industrie hat sich eine Pianoforte-Fabrik entwickelt (ca. 100 Arbeitnehmer). Auch Fischverarbeitung und Fischversand sind Wesel noch erhalten geblieben in einem Unternehmen, das teils eigene Fischerei hat, teils eingeführten Fisch zu Konserven verarbeitet (Fa. Lißner ca. 120 Arbeitnehmer). Druckerei und Papierindustrie sind ebenfalls von Bedeutung für die Stadt (Fa. Berkenkamp 60 Arbeitnehmer, Kühler 60 Arbeitnehmer, Ingendaay 30 Arbeitnehmer). Außerdem finden sich noch etwas Seifenindustrie, Brauereien u. a. in Wesel. Ein Teil seiner Einwohner geht vor allem in den Werken der südlich gelegenen Industriestädte Hamborn und Dinslaken der täglichen Beschäftigung nach. Da Wesel Sitz einer Reihe von Verwaltungsbehörden ist, sind viele Bewohner als Beamte tätig.

Ein industrietätiges Hinterland weist die Stadt nicht auf. Dieses ist vielmehr noch ganz agrar und dazu auf dem östlichen Hauptterrassen-Streifen ziemlich unfruchtbar. Auch das westfälische Nachbargebiet Wesels ist noch zum großen Teil landwirtschaftliches Gebiet, soweit es aber industriell erschlossen ist, tendiert es nach Duisburg-Ruhrort. Daher dient auch der Rheinverkehr vor allem der Einfuhr, während die Ausfuhr nur ganz gering ist. Die Anfuhr betrug 1926: 679 730 t, die Abfuhr dagegen nur 13 687 t[188]).

Güter- und Personenverkehr gehen vor allem über das rheinisch-westfälische Industriegebiet. Der erstere tendiert besonders zum Duisburg-Ruhrorter Hafen, der letztere findet im Industriebezirk die weit besseren Anschlußmöglichkeiten. Charakteristisch für beides ist der geringe Verkehr auf der Bahn Wesel-Münster, die im Sinne des alten Lippehandelsweges wirken sollte[189]). Auch die Anschlußstrecke nach Venlo hat geringere Bedeutung für Personen- und Güterverkehr als in strategischer Hinsicht. In neuester Zeit jedoch wird vielleicht durch den der Vollendung entgegengehenden Lippeseiten-Kanal im Verein mit dem immer mehr nach N und die Lippe abwärts vorrückenden Bergbau ein Ausgleich geschaffen und dem Lippetal seine mittelalterliche Bedeutung für den Verkehr zu Wasser und zu Lande zurückgegeben werden.

---

[188]) Schiffahrts- und Hafenverkehr in den Rhein-, Ruhr-Häfen im Jahre 1926 (50) p. 5.
[189]) P. Brandt (4) p. 85.

Wesel ist auch heute noch mit 24 027 Einwohnern[190]) die größte unter den sieben zu behandelnden Städten, obgleich seine Entwicklung als stehengeblieben angesehen werden muß. Die Anzeichen dieser neuesten Entwicklung geben aber der Hoffnung Raum, daß Wesel auf Grund seiner topographischen und geographischen Lage, die die der übrigen Städte an Gunst weit überragt, wie schon mehrmals in seiner Entwicklung, so auch jetzt den anderen Städten gegenüber seine Vorrangstellung behalten wird.

Grundriß.

Die Stadtfläche Wesels (Abb. 1) schneidet im W mit einer ganz nordsüdlich verlaufenden Linie ab. Das hat einen topographischen Grund. Das westlich vorgelagerte Gebiet der Römerward und der Aue liegt nämlich zu tief und wird zu oft von den Fluten des Rheines überschwemmt, als daß dort eine dichtere Bebauung möglich wäre.

Aus dem Grundrißbild Wesels hebt sich sofort die dichtbesiedelte Altstadt heraus, die von der Willibrordikirche (1)[191]) im W bis zum Berliner Tor im O (16) und die vom Clever- (12) und Brüner Tor (17) im N bis zum Leuw- (9) und Kreuztor (15)[192]) im S reicht. Sie wird durch einen doppelten Zug bogenförmig verlaufender Straßen zwischen Leuw- (9), Vieh- (10) und Neutor (11) in einen westlichen und einen östlichen Teil geschieden, wovon der westliche Teil die älteste Ansiedlung darstellt und auf dem beigegebenen Plan von 1585 (Abb. 2) sich durch einen besonderen Mauerring noch deutlicher von dem östlichen Teil abhebt.

Beide zusammen genommen richten sich in ihrem Straßenverlauf auf die ehemals dicht an der Stadt vorüberfließende Lippe (s. oben!), indem die Straßen entweder senkrecht auf den Flußlauf zu oder ihm parallel gerichtet sind. Die älteste Altstadt zeigt ein Gewirr von Straßen und Gassen und vor allem in dem dem alten Stromlauf zugekehrten Teile eine Aufteilung in kleinste Baublöcke. Sie hat zwei große, dem alten Fluß parallel laufende Straßenzüge, wovon der westliche Rhein- (8) und Steintor (13) verbindet und der östliche die eine Querseite des Großen Marktes (3) berührt, an der östlichen Längsseite des Kornmarktes (4) entlang und dann zum Clever Tor (12) läuft. Dazu kommt eine senkrecht auf den

---

[190]) Schriftliche Mitteilung der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort vom 21. 2. 27. Diese und auch die für die übrigen Städte angegebene Einwohnerzahl bezieht sich auf die letzte Volkszählung 1925.

[191]) Die hinter Gebäuden, Plätzen, Straßen und Toren eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf die in die entsprechenden Abbildungen oder auf deren Deckblätter eingetragenen Zahlen.

[192]) Die Tore sind auf allen Abbildungen mit Kreuzchen und Zahlen bezeichnet. Die meisten Weseler Tore sind nach 1890 aus Verkehrsrücksichten beseitigt worden. (K. Westermann (65) p. 98.). Es stehen nur noch das Berliner und Zitadellen-Tor und ein unscheinbarer Torbogen des Flesgentores.

Strom zu westost-gerichtete Mittelachse zwischen Fisch- (7) und Viehtor (10), die von dem Willibrordikirchplatz (1), dem Großen Markt (3) und der Brückstraße (18) gebildet wird. Dieser eine Hauptmarktplatz, der sog. Große Markt (3), liegt also vor der ältesten Stadtkirche (1) (s. Entstehung!) in der WO-Richtung, beide Märkte aber im Zuge des Hauptverkehrs, der durch das Viehtor (10) die westost-gerichtete Mittelachse der Stadt betritt, sich am Großen Markt (3) nach N wendet und, über den Kornmarkt (4) verlaufend, die Stadt durch das Clever Tor (12) im N verläßt und nach Rees oder Isselburg und Bocholt zieht. Von der Brückstraße (18) her bestand aber auch eine schnelle Verbindung zu den Toren. Als wichtigste davon ist der von ihr her zum Rhein-Tor (8) im SW verlaufende Straßenzug zu nennen. An diesem liegen wiederum zwei, allerdings weniger bedeutende, Märkte, der Fisch- (5) und der Entenmarkt (6). Während Großer (3) und Kornmarkt (4) ausgesparte Baublöcke darstellen, entstehen Fisch- (5) und Entenmarkt (6) durch die Verbreiterung einer bzw. das Zusammentreffen zweier Straßen. Ein zweiter Torstraßenzug, allerdings nur bis 1680 von Bedeutung, als bei der Neuanlage der Befestigung das Steintor (13) durch das nun gebaute Clever Tor (12) ersetzt wurde, geht von der Brückstraße (18) nach NW quer über den Kornmarkt (4) durch kleine winklige Straßen zum Steintor (13). Drittens führte von der Südwest-Ecke des Großen Marktes (3) her über den Fischmarkt (5) ein Straßenzug zum Leuwtor (9). Das Fischtor (7) im W vor der Willibrordikirche (1) diente den Fischern als schneller Zugang zur Lippe, später zum Rhein. Dementsprechend hatte auch der Fischmarkt (5) nahe dabei gleich südlich des Großen Marktes (3) seine Lage. Das Neutor (11) im NO dieser ersten Altstadt wird den aus dieser Richtung kommenden Verkehr eingelassen haben. Zu diesen eben charakterisierten Straßen tritt noch ein diesen westlichen Stadtkern abgrenzender Mauerstraßenzug, der allerdings beim Viehtor (10) heute streckenweise unterbrochen ist, hinzu. Dieser gibt sich aber noch heute in seinem bogenförmigen Verlauf und seiner charakteristischen Enge (3—4 m) als ehemalige Mauerstraße sehr gut zu erkennen. Ihm parallel läuft dann noch ein zweiter innerer Straßenzug.

Der östliche Teil des Stadtkernes, die Mathena-Vorstadt, zeigt gegenüber dem westlichen Teil eine viel breitere, durchdachtere Anlage; er hat ein rechtes Gitterschema von Straßen senkrecht und parallel zum Flußlauf. Es ist die im 14. Jahrhundert [193]) um die dortige Kapelle (2) entstandene Mathena-Vorstadt zwischen Viehtor (10) im W, Berliner Tor (16) im O, dem Kreuztor (15) im S, dem Flesgen- (14) und Brüner Tor (17) im N.

---

[193]) Th. Ilgen (25) p. 71.

Auch in ihr findet sich wieder die westost-gerichtete Mittelachse, die durch das Berliner Tor (16) den Verkehr von S und O — letzterer wird dabei heute durch das Bahngelände zu einem Umweg gezwungen — aufnimmt und ihn durch das Viehtor (10) zum Großen Markt (3) und dann nach N zum Clever Tor (12) weiterleitet.

Ihrer alten Verkehrsbedeutung entsprechend, sind die Mittelachse der Stadt, die darauf senkrecht stehende NS-Straßenlinie zwischen Großem Markt (3) und Clever Tor (12) und der von der Brückstraße (18) zum Rhein-Tor (8) laufende Straßenzug auch heute noch die Hauptgeschäftsstraßen der Stadt, berühren sie doch auch zugleich die vier Märkte der Stadt. Da aber Wesel seit alters in erster Linie eine Handelsstadt war und sein Kleinhandel auch heute noch von großer Ausdehnung ist, so sind außerdem noch eine Reihe von Mischstraßentypen, also teils Wohn-, teils Geschäftsstraßen, zu verzeichnen.

Das Brüner Tor (17) der Mathena läßt die Landstraße von Raesfeld-Brünen ein, führt sie ein Stück nach S und dann über die Baustraße (19) durch das Neutor (11) in die Altstadt zum Kornmarkt (4). Ihrer so gekennzeichneten Verkehrsbedeutung entsprechend, haben diese beiden westöstlichen Straßen der Mathena, die Baustraße (19) und die Hohestraße (16—10), eine Breite von ca. 18—20 m. Das Flesgentor (14) im N hatte keine weitere Verkehrsbedeutung, das Kreuz-Tor (15) im S führte zu dem sog. Kalvarienberge, dem Endpunkte eines Wallfahrtsweges. Die ein wenig nördlich vor dem Kreuz-Tor (15) nach O abgehende Mauerbrandstraße gibt noch den Verlauf dieser alten Mathena-Mauer im S recht gut an und hat auch noch die so charakteristische Enge einer Mauerstraße (ca. 3—4 m). Ebenso kennzeichnen die Abrundung der Baublöcke an der Ostseite der Mathena und die Neustraße zwischen Flesgen- (14) und Brüner Tor (17) im N den ehemaligen Mauerkranz dieser Vorstadt.

Überhaupt sind die Straßen dieses inneren Stadtkernes oft recht eng und vor allem die Torstraßen der westlichen Altstadt recht winklig. Die geringe Durchschnittsbreite der Straßen — sie beträgt etwa 4—8 m — erklärt sich vor allem daraus, daß in der engen Festung zuletzt jeder Platz ausgenutzt werden mußte. Aber vor allem in dem dem Alt-Rhein zugewandten Stadtteil sind eine Reihe noch weit engerer Gäßchen zu finden.

Wie aber ein Vergleich mit dem Stadtplan von 1585 (Abb. 2) zeigt, war die Mathena nicht die einzige Vorstadt. Es lagerten sich zu dieser Zeit nämlich am Flußlauf entlang im N vor das Steintor (13) der sog. Steynwegh und um das Haus Wylack der Stadtteil uppen Sande dem ersten Altstadtkern an. Nach S zu hatte sich um das Kloster Averdorp der Stadtteil Averdorp und vor dem Leuw-Tor (9) die Leuw-Vorstadt gebildet. Alle diese Vorstädte waren im 14. Jahrhundert entstanden[104]).

[104]) Th. Ilgen (25) p. 71.

Von ihnen wurden die Steintorvorstadt, das Averdorp und die Leuw-Vorstadt[195]) in den Kriegswirren am Ende des 16. Jahrhunderts von den Bürgern selbst vernichtet, um den Feinden dort ein Verschanzen unmöglich zu machen oder auch um Befestigungswerke anzulegen. Die wiederhergestellte Leuw- und Steintor-Vorstadt[196]) mußten dann aber dem Festungsbau nach 1680[197]) weichen. Das so beschriebene mittelalterliche Stadtbild entspricht Wesels Blütezeit im 15. und 16. Jahrhundert.

Die beiden für die Stadtentwicklung bedeutend gewordenen Kirchen — die übrigen gehören ehemaligen Klöstern an oder sind erst jüngeren Datums — sind die wahrscheinlich auf dem Salland des Grevenhofes errichtete Willibrordikirche (1) und die Mathenakirche (2). Jede von ihnen wurde Anlaß zu einer Ansiedlung. Vor allem die Mathenakirche (2) hat eine vom Verkehr der Hauptstraße durch eine schmale Häuserzeile getrennte typische Lage.

Um diesen inneren Stadtkern nun legt sich in einem konzentrischen Ring ein Kranz von Militärgebäuden, Ringstraßen und Glacisanlagen. Das baumbestandene breite Glacisgelände [198]) zieht sich von der Hafen-Vorstadt über W, N, S bis zum Bahnhof[199]). Seine ehemalige Fortsetzung im S um die Zitadelle herum mußte 1914 Verteidigungsrücksichten der Festung geopfert werden. Die Glacis schließen die Stadt in einen Kranz von Grünanlagen ein. Die Ringstraßen, ca. 28—30 m breit, durchweg in ihrer Mitte von einer Baumallee bestanden, sind schon von vornherein zu rechten Verkehrsstraßen ausgebaut worden. Sie haben dann auch vor allem den Durchgangsverkehr vom O, S und von der linken Rheinseite her zum N von den engen Straßen der Altstadt fort und auf sich gezogen. Auch sie laufen von der Hafen-Vorstadt über W und N bis zum Bahnhofsgelände. Hübsche, wohl gepflegte Grünplätze sind oft, so z. B. vor der Willibrordikirche (1) im W und am Bahnhof, an ihnen angelegt. Vor allem im N und O breiten sich zu ihren Seiten die weitläufigen Militärgebäude und der große ehemalige Exerzierplatz aus.

Diese ihre Lage erklärt sich leicht daraus, daß ja das ganze heute von ihnen, den Ringstraßen und den Glacis eingenommenen Gelände das alte, erst 1890[200]) aufgegebene, Festungsgelände der Stadt mit seinen Gräben und Wällen war, wie ein beigegebener Plan von 1727 (Abb. 3) zeigt. Nach ihm besteht von der heutigen Stadt nur der innere Stadt-

---

[195]) K. Westermann (65) p. 50.

[196]) ebendort p. 68.

[197]) ebendort p. 67.

[198]) Auf Abb. 1 nur durch einzelne Baumsignaturen markiert.

[199]) Der südl. Bahnhof der Strecke Oberhausen-Hamborn-Wesel wird heute nicht mehr benutzt. Wenn im Folgenden vom Weseler Bahnhof gesprochen wird, so ist der nördliche von beiden gemeint.

[200]) K. Westermann (65) p. 98.

kern. Er verschwindet gegenüber den weitausgedehnten Festungswerken fast vollständig. Dabei lagert sich der Altstadt im S ein besonderes Festungsglied, die Zitadelle, vor, von der ersteren durch die Esplanade[201]) getrennt. Sie hatte vor allem die Aufgabe, die Rheinbrücke westlich von ihr zu schützen und dankte diesem Umstand ihre Lage. Auch die Esplanade, die den Ringstraßenkranz im S schließt, zeigt eine große Reihe von Militärgebäuden. Soweit solche aber zum Stadtkern selbst gehören, also aus der Zeit vor 1890 stammen, wie z. B. hier an der Esplanade oder an der Ostseite der Mathena (Abb. 1), ist ihre Lage aus dem Prinzip heraus, den ehemaligen Festungswerken möglichst nahe zu sein, leicht verständlich. Nur eine Kaserne liegt außerhalb der Altstadt und des ehemaligen Festungsgürtels im NO zwischen zwei Außenforts. Die Zitadelle im S ist schon auf dem Plan von 1727 (Abb. 3) vorhanden. Sie entspricht der Festungszeit Wesels und wurde nach 1680 angelegt[202]). 1920—1923 mußte sie auf Grund des Versailler Diktats geschleift werden. Obgleich noch heute im Besitz des Reiches[203]), wird sie doch schon für den Durchgangsverkehr benutzt. Früher ein großes Verkehrshindernis vor allem für den WO-Verkehr, hat man neuerdings eine Durchgangsstraße von der Rheinbrücke her zum Bahnhof über sie gelegt und wird zugleich auch der vom Rhein herkommende Verkehr nach N eine kurze Strecke über sie und dann über die westliche Ringstraße geleitet. Gleicherweise ist eben jetzt eine Straße vom ehemaligen Kreuz-Tor (15) her zur Landstraße nach Dinslaken-Oberhausen im Bau begriffen, um dem vom Stadtinnern nach S gehenden Verkehr den Winkelweg über den Bahnhof zu verkürzen.

Im S besteht in Nähe der Zitadelle nur die Hafen-Vorstadt und einige wenige Holzhäuser, und selbst für den Bahnhof war nur ein Holzgebäude zulässig. Dieses erklärt sich aus den bis 1926 noch geltenden Rayonbestimmungen[204]).

Im N und O haben sich dann eigentliche Vorstädte gebildet. Diese haben durchweg gerade, meist rechtwinklig zueinander laufende, durchweg 10 bis 15 m breite Straßen, die, soweit sie schon ausgebaut sind, meist eine Baumallee tragen. Im O legt sich dabei das breite Bahnhofsgelände

---

201) „Die Esplanade, vorkommend bei Festungen mit einer Zitadelle, ist der Rayonbezirk vor den stadtwärts gewendeten Werken." (Erläuterungen zum Gesetz vom 21. Dezember 1871. Im Auftrag der Reichs-Rayon-Kommission zusammengestellt von Major Kleemann, Berlin 1914, p. 9, § 2.

202) K. Westermann (65) p. 67 u. 68.

203) Schriftl. Mittlg. d. Herrn Festungsbaumajor a. D. Hühne.

204) Die endgültige Aufhebung aller dieser einschränkenden Bestimmungen fand nach der auf Grund des Versailler Diktats 1920—23 erfolgten Schleifung der Zitadelle und der noch vorhandenen Forts für die Zitadelle und das rechtsrheinische Fort II (Abb. 1) am 27. 5. 26 statt. Schriftl. Mittlg. d. Herrn Festungsbaumajor a. D. Hühne. Nach R. G. Bl. 26, 1. Teil p. 251.

zwischen Altstadtkern und östliche Vorstadt. Doch hat dieses die Stadterweiterung nach O nicht hemmen können, da ja nur die N- und O-Richtung für eine weitere Stadtausdehnung in Frage kamen. Diese neuen Stadtteile sind erst nach dem Fall des Festungsgürtels 1890[205]) entstanden. Bis zu dieser Zeit hemmten die strengen Rayonbestimmungen der Festung Wesel jede dauernde Ansiedlung nahe vor den Festungswerken der Stadt[206]). Im 19. Jahrhundert, als sich durch die Erweiterung des westlichen Besitzes Preußens der Charakter Wesels von einer einzelnen Grenzfestung zu dem Glied einer Festungsreihe verschoben und sich auch überhaupt die Kriegstechnik geändert hatte, erhielt die Stadt in den 50er Jahren und der Folgezeit einen Fortgürtel[207]). Aus diesem wurde das Fort II für die Ausbreitung der Stadt nach NO von Bedeutung, indem noch bis 1926 für dasselbe vor allem bezüglich der Wohnsiedlung die Beschränkungen des ersten Rayons galten[208]), daß nämlich im Umkreis von 600 m vom Fort alle Wohngebäude untersagt waren.

Die eigenartige Führung der Bahnlinie in weitem Bogen um den N der Stadt ist durch das Zitadellengelände im S veranlaßt, das eine geradlinige Durchführung des WO-Verkehrs verbot. Während der alte Hafen ehemals durch ein Gleis über die Esplanade mit dem Bahnhof verbunden war, sind heute die neuen Hafen- und Werftanlagen über den N an die Bahnstrecke Venlo-Wesel angeschlossen.

Der große Kohlenumschlagshafen, der nach Fertigstellung des Lippeseiten-Kanals an dessen Einmündung in den Rhein etwa in der Mitte der Büdericher Insel erbaut werden soll, bedingt die Erweiterung des jetzt nur bis an die Lippe reichenden Stadtgebietes nach S. Eingemeindungsfragen betreffs der an die Lippe stoßenden Landgemeinden des Kreises Dinslaken

---

205) K. Westermann (65) p. 98.

206) Nach einem 1871 erlassenen Gesetz waren in dem ersten Rayon einer Festung, einem Umkreis von 600 m, Wohngebäude aller Art untersagt und sonst nur Gebäude von bis zu 15 cm hoher Massivkonstruktion und 7 m Gesamthöhe erlaubt. Im zweiten Rayon, einem Kreisring von 275 m Breite um diesen ersten Rayon, durfte die Massivkonstruktion bis zu 30 cm, die Gesamthöhe bis zu 13 m betragen. Die Bestimmungen des dritten Rayons bezogen sich vor allem auf die Anlage von Straßen. So bestanden in einem Umkreis von fast 1 km um die Festung starke Beschränkungen für die Siedlungstätigkeit. In allen drei Rayons, die gemeinsam einen Umkreis von mehr als 2 km um die Stadt ausmachten, waren alle turmartigen Konstruktionen verboten, was besonders für industrielle Anlagen sehr hinderlich war. („Erläuterungen zum Gesetz vom 21. Dezember 1871" p. 9—20).

207) So das Lippefort an der Lippebrücke (1856), das Fusternberger Fort östl. d. Bahnhofes (1857 begonnen), Fort II im NO zum Schutz der Bahnlinien (1878) und Fort I, linksrheinisch, zum Schutz der Eisenbahnbrücke über den Rhein (1878) (n. Mehlis (36) p. 766).

208) Die übrigen Forts kamen nicht mehr in Frage, da das Lippefort schon 1890 aufgehoben worden und das Fusternberger Fort kurze Zeit danach in den Besitz der Stadt übergegangen war. Ebendort p. 766.

wurden bereits 1912 erörtert[209]). Der Weltkrieg brachte aber auch diese Entwicklung ins Stocken.

Straßennamen.

Oft auch tragen noch die Straßennamen zu einer genaueren Erklärung des Grundrißbildes einer Stadt bei, indem sie auf noch vorhandene oder schon verschwundene topographische Eigentümlichkeiten aufmerksam machen, die Beschäftigung der Anwohner näher charakterisieren, auf alte Baulichkeiten hinweisen und über Lage und Eigenschaften von Straßen Aufklärung geben. Manchmal erinnern die Straßennamen an besondere Merkmale einer Stadt. Letzteres wird z. B. bei Wesel in seinen Ring- und Glacisstraßen deutlich, die sogleich den ehemaligen Festungscharakter der Stadt erkennen lassen. Auf die Lage der Befestigungswerke deuten im einzelnen noch die Bezeichnungen wie: am Halben Mond, Esplanade, Wallstraße, Mauerbrandstraße hin. Mehrere Torplätze wie Berliner-Tor-, Brüner-Tor- und Clever-Tor-Platz oder Torstraßen wie Flesgentorstraße, Löwenstraße, Mauerviehtorstraße, Viehtorstraße, Rheintorstraße bezeichnen durchweg die Stelle der alten Tore oder die auf sie zuführenden Straßen. Die Märkte erhalten ihren Namen nach dem Handelsartikel, der auf ihnen verkauft wird: so Fisch- (5), Enten- (6) und Kornmarkt (4). Topographische Eigentümlichkeiten drücken sich in Hohe- (10—16) und Niederstraße (1—13), Kaldenberg (8—9) und Heuberg[210]) aus, wobei die beiden letzteren kleine Bodenerhebungen bezeichnen. Die Isselstraße führt auf den alten Isselkanal zu, der ehemals gemeinsam mit einem Lippekanal die Festungsgräben der Stadt mit Wasser versorgte[211]). Die Sandstraße zwischen Leuw-Tor (9) und Brückstraße (18) lief auf das alte Stadtgebiet uppen Sande (Abb. 2) zu. Nach dem Handwerk ihrer Anwohner sind die Bierbrauer-, Korbmacher-, Pottgießer- und Kramper- (Krümper-) Straße genannt. Auch eine Goldstraße kommt in Wesel, wie in vielen niederrheinischen Städten, vor. Ihre Anwohner, die Collaterii, hatten eine Collatio oder Collata, d. i. eine Kopfsteuer, an ihren Herrn zu zahlen[212]). Die vielen Klöster und Kirchen der Stadt hinterließen ihren Namen: daher die Bezeichnungen Lange und Kurze Beguinenstraße, die Antoni-, Brüder-, Ritter-, Komtur- und Domstraße; die zum Kreuz-Tor (15) führende Kreuzstraße deutet auf einen alten Kreuzweg hin. Die für den Niederrhein so charakteristischen Wind-, Wasser- oder von Pferden getriebenen Mühlen haben einer Reihe von Straßen den Namen gegeben: so z. B. die Bezeichnungen An der Windmühle, Mühlenberg, Müh-

---

209) P. Brandt (4) p. 55.
210) Vom Brüner Tor (17) nach S.
211) K. Westermann (65) p. 67.
212) L. Henrichs (22) p. 31.

lenweg, Roßmühlenplatz. Manchmal geben die Straßennamen schon die Lage einer Straße an: so läuft die Rheinstraße dem Rhein parallel und führt auf das Rheintor (8) zu, Hafen-, Ufer- und Werftstraße liegen ebenfalls nahe am Strom; oder es wird in einem Straßennamen die besondere Eigenschaft einer Straße charakterisiert, wie z. B.: Kurze Straße, Breite Straße, Breiter Weg, Blindstraße, Krummer Ellenbogen, Gartenstraße, ferner in der Steinstraße als gepflasterte Straße. Die nach den für die Geschichte Wesels berühmt gewordenen Männern genannten Straßen sind erst neueren Datums und liegen meist in der Außenstadt, haben daher auch hier weniger Bedeutung.

Aufriß.

In Wesel lassen sich für den Aufriß verschiedene Bezirke mit verschiedenen vorherrschenden Bautypen unterscheiden, obgleich sich in der Altstait die modernen Bürgerhäuser zwischen die alten, stolzen Handelshänser einschieben. Dabei legt sich der Altstadt ein Ring nüchterner militärischer Kasernen- und Magazinbauten, im S die Zitadelle an und breitet sich im N, O und an den Ringstraßen der in der Neuzeit erfreulicherweise wieder mehr gepflegte Klinkerbau aus.

Die Altstadt Wesel zeigt uns besonders in ihrem ältesten westlichen Teil das alte Handels- und Festungs-Wesel. Hier liegen an den engen, winkligen Straßen die hohen, oft vierstöckigen und dabei so schmalen Häuser, meist nur zwei- oder dreifenstrig, mit dem hohen, die ganze Front einnehmenden Vorderhaus, das als Verkaufsstätte und Lagerplatz für die Waren diente. Hier, wo sich das Zentrum des städtischen Lebens befand, drängte sich bei den beschränkten Ausdehnungsmöglichkeiten der Festung Wesel das reiche kaufmännische Leben der Stadt zusammen und schuf diesen eigenartigen, hochgereckten, schmalen Haustyp. Charakteristisch für Altwesel ist der von der Brückstraße (18) zum Rhein-Tor (8) führende Straßenzug mit seinen beiden Märkten (5 und 6). Hier findet sich noch dieser alte Haustyp einzeln unverändert vor mit hohem Vorderhaus und prächtigem Giebel. Meist jedoch hat sich das alte Bild geändert, indem man nun in dem eigentlich zwei Stockwerke einnehmenden Vorderhaus das obere von ihnen ausbaute. Dieses neue Stockwerk gibt sich äußerlich durch eine Reihe kleiner, im Mißverhältnis zu der übrigen Fenstergröße stehender Fenster zu erkennen, die nur durch ganz schmales Mauerwerk von der unteren Fensterreihe geschieden sind. Oder man schuf nur eine Hälfte des hohen Vorderhauses zu einem neuen Stockwerk um und beließ die andere in ihrer alten Höhe. Oft ist auch ein Teil dieser Hausfront in seiner ganzen Höhe durch ein Schaufenster ersetzt worden. Schmale, sehr hohe Fenster kennzeichnen diesen Haustyp. Selten nur blieb der alte getreppte oder geschwungene Giebel erhalten. Meist sind besonders in den letzten

Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts die Fronten der Häuser nachträglich hochgezogen worden und schließen nun in gerader Linie oben mit einem Fries ab. Dabei ragt dann nur noch die Spitze des Satteldaches über die Front weg und mußten oft zu beiden Seiten des ehemals schon vorhandenen Giebelfensters zwei Blindfenster entstehen, wenn nicht dieser obere Hausteil neu ausgebaut und ein neues kleines Satteldach aufgesetzt wurde. Überhaupt herrscht in der Altstadt die oben in gerader wagerechter Linie abschließende Hausfront gegenüber den früher so beliebten getreppten oder geschwungenen Giebeln vor. Meist zeigen diese Häuser, deren Erdgeschoß auch heute noch gern als Laden verwandt wird, einfachen Anstrich mit Ölfarbe oder sie sind zuweilen auch einfach gekalkt. Einheitlichkeit vermißt man jedoch hier im Handelsviertel Wesels sehr, drängt sich doch manch neuzeitlicher Bau zuweilen in den häßlichen Verblendziegelsteinen zwischen diese alten, schlichten Bauten. Die verschiedene Höhe der Häuser läßt dabei oft die kahlen Brandmauern zutage treten, die das Straßenbild arg verunzieren. Auch der Große Markt (3) zeigt die so hochgereckten, oft vierstöckigen, schmalen Häuser. Der Renaissancebau des Rathauses reiht sich hier würdig ein und die mit ihrem Chor dem Markte zugewandte gotische Willibrordikirche (1) gibt diesem und der auf ihn zulaufenden Hauptstraße (18) einen guten Bildabschluß. Die zahlreichen Läden verleihen dem Großen Markt ein geschäftiges Aussehen. Der kleinere Kornmarkt (4) zeigt schon mehr neuzeitliche Bauten, vor allem auch wieder Geschäftshäuser. Hier herrscht schon eine größere Breite der Häuser vor, aber auch an ihm künden die hohe Burg der Herzöge von Cleve mit ihrem steil sich aufreckenden Treppengiebel und die neben ihr liegende Johanniterkomturei von Wesels Blütezeit unter clevischer Herrschaft. Der von O her zum Markt hinlaufende Hauptstraßenzug der Stadt zeigt regstes Geschäftsleben. Auch hier findet sich wieder das so wenig einheitliche Bild: hier und da noch ein altes Handelshaus, sonst aber neuzeitliche, gestrichene, einfache Bürgerhäuser.

Besonders auf der Mathena sind in vielen Straßenzügen die Häuser nur klein, oft nur zwei- bis dreistöckig mit ganz niedrigen Stockwerken und auch — ihrer ganzen Größe entsprechend — geringer Breite. Dazwischen jedoch schieben sich größere drei- bis vierstöckige Bauten mit weitem, abgewalmten Mansarddach ein. Eine Reihe von Mischstraßentypen, in denen Wohn- und Geschäftshäuser abwechseln, gehen von dieser Hauptachse der Stadt aus oder laufen ihr parallel.

Im Gegensatz zu den zahlreichen niedrigen Kleinbürgerwohnungen der Mathena vermitteln die am Berliner-Tor-Platz und an der von O her auf ihn zulaufenden Straße gelegenen Bauten — durchweg große, manchmal fünfstöckige, breite Hotel-, Bank- und Geschäftshäuser, das isoliert dastehende Berliner Doppeltor (16) und die sich hinter diesem zu beiden Seiten ausdehnenden Backsteinbauten der ehemaligen Militärmagazine — in

Bezug auf Bedeutung und Größe Wesels einen Eindruck, den die Stadt, wenn man die Hauptstraße weiter verfolgt, nicht mehr hält. Die Straßen südöstlich davon und Teile der vom Clever Tor (12) nach N führenden Flutgrafstraße stellen ein ähnliches Bild.

Um die innere Altstadt legen sich ein Ring lockerer Bebauung und die baumbestandenen Glacisanlagen. Breite, wohlgepflegte und in ihrer Mitte mit einer Baumallee versehene Ringstraßen ziehen sich um die Stadt. Zu beiden Seiten ist hier und da eine wohlgepflegte Grünfläche angelegt. Nur zuweilen noch findet sich ein nicht ausgefüllter Rest des ehemaligen Festungsgrabens und weist in seiner Mauerstärke auf die Bedeutung der Festung Wesel hin[213]). Die zahlreichen Militärgebäude an den Ringstraßen, die Magazine und Kasernen, sind meist weitläufige, nüchterne, in einfachem Backstein gehaltene Bauten. Eine Reihe hübscher Bürgerhäuser jedoch, oft in den hellrosa Klinkersteinen gebaut, getüncht oder auch in hellen Farben gehalten, breiten sich an den Ringstraßen aus. Weite Gärten schieben sich zwischen sie oder legen sich auf die dem Glacis zugewandte Rückseite der Häuser. Die für die heimische Baukunst recht vorbildlichen Klinkersteinbauten des Gymnasiums und zweier Volksschulen sind ebenfalls an oder in der Nähe dieser Ringstraßen gelegen. Das Zitadellengelände im S der Stadt aber weist mit seinen zerstörten Gräben und Befestigungswerken einen trostlosen Anblick. Nur das mächtige, der Esplanade zugewandte Bollwerk des Zitadellen-Doppeltores, aus mächtigen Quadersteinen aufgebaut, steht noch da. Westlich davon dehnt sich zwischen altem Hafen und Rhein die alte Hafenvorstadt aus, hauptsächlich aus einer schmalen, fast nur mit einstöckigen Häuschen besetzten Straße gebildet. Diese kehren der Straße ihre Firstseite zu und lassen oft zwischen sich einen ganz schmalen Ausgang zum alten Hafen frei. Zu diesem selbst wie auch zum Rhein hin zeigt sich vor allem die häßliche Rückseite dieser alten Häuser.

Wesel hat daher überhaupt keine Rheinfront. Es dehnt sich am Strom nur das Werft mit einigen Kränen, Lagerhäusern und -plätzen und einem großen, modernen Getreideelevator aus. Dazu finden sich am neuen Hafen noch einige den damaligen Festungsbestimmungen angepaßte Holzhäuser. Für eine einheitliche Rheinfront wie z. B. bei Emmerich ist Wesel ja auch zu weit vom Strom entfernt, aber es hat auch keine besondere Rheinpromenade. Vielleicht schafft hier die bevorstehende Entwicklung Wesels durch den Lippeseiten-Kanal eine Änderung.

---

[213]) Überhaupt bieten ja die Festungswerke Wesels, soweit sie noch erhalten sind, ein viel neuzeitlicheres Bild als z. B. die von Rees, Xanten usw., da Wesels heutige Werke erst 1680 begonnen wurden, während die der übrigen Städte meist schon aus dem 14. Jahrh. stammen und nur noch Verbesserungen und Verstärkungen um die Wende des 16. Jahrh. erhielten. Bei Wesel findet sich kein Mauerring, kein Mauerturm mehr, wohl aber tiefe, ausgebaute Gräben, die Zitadelle und die Forts.

In den im N und O sich ausdehnenden neuen Stadtvierteln wird neuerdings erfreulicherweise der Klinkerbau recht gepflegt. Hier herrscht durchweg lockere Bebauung, hat fast jedes Bürgerhaus seinen Garten und legt sich auch oft vor die Häuserreihe eine Kette von Vorgärten. — So spiegelt sich also auch in diesen drei Bebauungszonen mit ihrem verschiedenen Bautyp abermals das Bild der Entwicklung der Stadt in den drei großen Perioden der Handels-, Festungs- und Neuzeit wieder.

b) Cleve.

Cleves Name, vielleicht vom niederrheinischen „Cleff" = Abhang abzuleiten[214]), weist schon auf die topographische Lage der Stadt am Abhang der Hauptterrasse hin. Hier legt sich nämlich um die auf dem steilen, dreieckigen Vorsprung des Höhenzuges errichtete Burg die Stadt.

Entstehung.

Ueberhaupt ist für die Erklärung der topographischen Lage, der wirtschaftlichen Entwicklung, des Grundrißbildes und des Aufrisses der Stadt Cleve ihre geschichtliche Entstehung die notwendige Grundlage. Bei Cleve wurde die um 1020 zum ersten Mal erwähnte und dem späteren Grafen von Cleve übertragene Burg (Abb. 5 (9)) der Anlaß zur Ansiedlung von Handwerkern, Kaufleuten usw.[215]). Die Grafen ließen einen Teil des ehemals südlich und westlich der Burg befindlichen Waldes roden und Bauplätze, Markt, Kirchplatz und Straßen abstecken[216]). Es war dies das damals der Bebauung allein zugängliche Gelände, da sich hier sozusagen eine Hochfläche ausdehnte, während der Häuserbau an den Abhängen der tief eingeschnittenen, die heutige Stadt in ihrem nördlichen Teil durchziehenden Schlucht doch noch zu schwierig war[217]). Da dieses Gebiet auf der Hochfläche sich jedoch höchstens für ein Ackerstädtchen eignete[218]), — seine geographische Lage auf der Hochfläche war ja dem Verkehr nur wenig zugänglich und daher äußerst ungünstig, — bildete sich vor dieser Oberstadt mit ihrem Zentrum, dem Kleinen Markt (7), nach N und NO zu eine Unterstadt mit einem neuen Markt (10), die sich dem am Fuße des Höhenzuges vorüberfließenden Altrhein entgegenstreckte und so eine wirtschaftliche Grundlage zur Stadtentwicklung fand. Das Gelände für sie, so-

---

[214]) J. J. Sluyter: Ortsnamen des Kreises Cleve (54) p. 16.
[215]) F. Iltgen (28) p. 52.
[216]) R. Scholten: Zur Geschichte der Stadt Cleve (52) p. 28.
[217]) Vergl. weiter unten die topographische Beschreibung des Stadtbildes von Cleve.
[218]) E. Liesegang (34) p. 77.

weit es sich in der Niederung befindet, wurde erst noch durch eine weitere Ostverlegung des Rheinarmes gewonnen[219]). Diese Unterstadt, ihrer günstigeren Lage wegen von vornherein dichter bebaut[220]), war der Oberstadt gleich anfangs schon überlegen.

Cleve stellt also seiner Entstehung nach eine mittelalterliche Doppelstadt dar, deren beide Teile jedoch bald miteinander verwuchsen. Es erhielt 1242 Stadtrechte[221]).

Topographische Lage.

Eine genauere Erklärung der Topographie seiner Stadtfläche ist zum Verständnis des Grundrisses unbedingt notwendig. Im ganzen genommen senkt sich der Teil der Hauptterrasse, auf dem das Clever Stadtgebiet liegt, von der im W sich hinziehenden Höhenkette des Sternberges (86 m), Clever Berges (106 m) und Bresserberges (98,4 m) nach O und erreicht in der Stadt eine Höhe von 43—44 m. Im einzelnen aber ist diese vorspringende Ecke der Hauptterrasse von mehreren Schluchten zertalt. Eine davon erstreckt sich in ziemlich großer Ausweitung im NW der Stadt[222]) (Abb. 5). Ihre Mittelachse ist etwa die Heldstraße (11—12). Besonders an ihrer westlichen Seite zeigt diese Schlucht einen schroffen Steilrand. Eine zweite, schmale, dafür aber langgestreckte Schlucht teilt das Stadtgebiet Cleves in nordöstlich-südwestlicher Richtung im Zuge der Hauptverkehrsstraße (13—2) und durchzieht fast die ganze Stadt. Sie trennt die beiden Berge voneinander, die die Stadtfläche Cleves einnehmen, den Hei- oder Stadtberg im W von dem Schloßberg im östlichen Teile.

Der Stadtberg, dessen höchster Punkt am Grünen Heideberg, etwa in Nähe des alten Heidebergertores (3) liegt, wird von diesen beiden Schluchten im W und O und von der Cavarinerstraße (13—15) im N begrenzt. Im S dringt die Stechbahn (11—16) schluchtartig in ihn ein[223]). Während der Große Markt (10) noch 43,12 m hoch liegt, weist die Ecke Cavariner- und Große Straße (13) nur noch eine Höhe von 16,69 m auf[224]). Die vor allem von der Stechbahn (11—16) und der Großen Straße (13—1) her auf die Höhe des Stadtberges zuführenden Straßen und Gäßchen zeigen mit Böschungswinkeln von 5—8° den steilen Anstieg dieses Berges.

Das östlich der Hauptstraße (13—2) liegende Stadtgebiet wird vom Schloßberg eingenommen, der durch seine Burgherren noch künstlich isoliert

---

219) R. Scholten (52) p. 26.
220) E. Liesegang (34) p. 77 u. 79.
221) E. Liesegang (32) p. 40.
222) vergl. dort den entsprechenden Verlauf der Isohypsen.
223) Vergl. auch hier wieder den entspr. Verlauf der Isohypsen auf Abb. 5.
224) Stadtplan des Führers durch Cleve u. Umgegend (16).

und erhöht wurde und mit einem bedeutenden Steilrand zum Kermisdahl, einem an seinem Fuße vorbeifließenden alten Rheinarm, abfällt. Kirchstraße und Schloßbergstraße (1—7 und 1—9) zeigen wiederum den steilen Anstieg dieses Berges von der Schlucht der Großen Straße (1—13) her. Nur im S der Altstadt, an der Hagschen Straße (1—2) gehen Stadt- und Schloßberg ineinander über und bilden hier eine Hochfläche, die sich im W und S zu dem übrigen Hochflächengebiet der Clever Hauptterrasse erweitert.

Auf diesem hat sich Cleve ausgebreitet. Aber die Besiedlung ist heute auch in die Schluchten vorgedrungen, sie zieht sich die Abhänge hinauf, ja Cleve hat sich bis über das Kermisdahl und den Spoykanal weithin in der Niederung ausgebreitet. Es stellt so heute eine rechte Terrassensiedlung dar, bei der immer noch die alte Burg (9) auf dem steil aus der Ebene aufragenden Schloßberg an die ehemalige Burgsiedlung erinnert.

Vor allem ist die Schutzlage bei dieser sich halbkreisförmig um die Burg legenden Siedlung betont. Die Burg überwacht auf steiler Höhe die Niederung und schützt die Stadt auf dieser Seite. Nur die SW-Seite Cleves, von der Hochfläche her, war dem Feinde offen.

In dieser ihrer Lage auf der Hauptterrasse und an deren Abhang ist die Stadt gegen Hochwasser geschützt. Sie liegt nach „Der Rheinstrom . ." innerhalb der sicheren Innundationsgrenze[225]).

Cleves geographische Lage ist ursprünglich als recht wenig günstig zu bezeichnen, zumal es vom Rhein selbst so weit entfernt ist. Wie sehr es in der Folgezeit die Bedeutung einer schiffbaren Wasserstraße zu schätzen wußte, beweist die Geschichte seines Spoygrabens.

Ehemalige und heutige Verbindung mit dem Rhein.

Zur Römerzeit war ja der Rhein an der Clever Hauptterrasse vorübergeflossen (Abb. 10). Zur Zeit der Entstehung der Stadt aber nahm er immer mehr den mittleren, mittelalterlichen Lauf an Huisberden, Warbeyen und Kellen vorbei ein. Mit diesem mittelalterlichen Rhein stand Cleve noch lange Zeit, nachdem sich der Rhein von ihm zurückgezogen hatte, durch den Spoygraben und einen alten, von Schmidthausen zum Kermisdahl führenden Querarm in Verbindung[226]). Man erstrebte stets die Erhaltung einer fahrbaren Wasserstraße als Verbindung mit dem Rhein. Der 1666 von dem Statthalter Moritz v. Nassau begonnene Kanal (Abb. 5) von dem nordwestlich der Stadt gelegenen clevischen Tiergarten zum Rhein, dessen Überreste dort heute noch zu sehen sind, wurde nicht vollendet.

---

[225]) Der Rheinstrom . . . (12) Karte: Schematische Grundrißdarstellung des Überschwemmungsgebietes des Rheinstromes. Bl. 6.
[226]) F. Iltgen (28) p. 15/16.

1688 wurde dann der von Cleve bis Brienen reichende alte Spoygraben (Abb. 10) kanalisiert und mit dem alten Rhein, der bei Keeken in den heutigen Hauptstrom mündet und der ebenfalls eine neue Fahrrinne erhielt, durch eine Schleuse verbunden. 1845 wurden Verbesserungen vorgenommen, der heutige Ausbau aber fand im Anschluß an die bedeutende Entwicklung der Stadt zu Ende des 19. Jahrhunderts in den Jahren 1907 bis 1909 statt. Der neue Kanal wurde 3 m tief bei Mittelwasserstand und erhielt eine Fahrbreite von 10,50 m und 21 m Wasserspiegelbreite[227]), so daß jetzt Schiffe bis zu 800 t Ladefähigkeit in den Clever Hafen geschleppt werden können[228]). Gleichzeitig wurden 1909—1910 die alten Werftanlagen von 1846 durch ein 320 m langes Werft mit Gleisanschluß zur Staatsbahn ersetzt[229]), und auch die Hafenanlagen verbessert. Cleve hat zudem seit 1910 ein eigenes Zollamt, um den Umweg der Schiffe zur Emmericher Zollstation zu vermeiden[230]).

Geographische Lage — Verkehrswege.

Cleves geographische Lage war also unsprünglich recht wenig günstig. Eine Burgsiedlung sucht ja auch im allgemeinen eher eine verkehrsfeindliche als besonders zugängliche Lage auf.

Die Stadt liegt an der großen linken Rheintalstraße (Abb. 13), der altehrwürdigen Römerstraße von der Schweiz nach Holland, die schon zu Augustus' Zeiten die am Rhein gelegenen Römerlager untereinander verband und in unserem Gebiet sich durchweg mit der heute über Rheinberg-Xanten-Cleve nach Nymwegen führenden Rheintalstraße deckt[231]). Im Mittelalter dagegen bog, wie F. Rauer's Karte der alten Handelsstraßen in Deutschland zeigt[232]), die linke Rheintalstraße in Neuß ab und führte über Geldern-Goch im Verlaufe der heutigen Nierstalstraße (Abb. 13) und durch den Pfalzdorfer Sattel nach Cleve. Eine zweite wichtige Handelsstraße aber ging zu dieser Zeit von Wesel aus, wo der Anschluß nach O, nach Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg, gegeben war, in Richtung der heutigen und römischen linken Rheintalstraße über Xanten nach Cleve. Hier fand eine Teilung in eine Straße nach Nymwegen-Utrecht und eine Straße über Herzogenbusch nach den Städten Flanderns und Brabants statt[233]).

---

[227]) Diese Angaben sind entnommen aus: „Der Spoykanal und die Hafenanlagen der Stadt Cleve (13) p. 3 ff.

[228]) Schriftl. Mittlg. d. Hafenamtes an d. Industrie- u. Handelskammer Crefeld zu Cleve vom 3. 8. 1927.

[229]) Der Spoykanal. (13) p. 11 ff.

[230]) ebendort p. 8. u. 10.

[231]) J. Hagen (20) p. 64 ff. und Karte.

[232]) F. Rauers (46) Tafel 6.

[233]) F. Rauers (46) Tafel 6.

Die von Geldern-Goch herkommende Landstraße führt heute von Cleve aus weiter zum Rhein, wo ein Trajekt den Übergangsverkehr nach Emmerich vermittelt (Abb. 13). Von dieser zweigt eine Landstraße nach Elten ab, wohin auch eine, allerdings heute aufgegebene, Bahnstrecke führte.

Den beiden großen Landstraßen entsprechen wiederum zwei Bahnlinien, von denen die Strecke Köln-Crefeld-Geldern-Goch-Cleve einen Teil der Durchgangslinie England-Holland-Süddeutschland-Schweiz darstellt. Die Strecke Duisburg-Moers-Rheinberg-Xanten-Cleve ist nur eingleisig ausgebaut und der Teil Moers-Cleve erst 1904 eröffnet worden[234]). Sie schließt das nördliche, noch Ackerbau treibende Gebiet an den rheinisch-westfälischen Industriebezirk an und vermittelt einen schnellen Produktenaustausch beider.

Cleve hat mehrere Straßenbahnlinien: zur holländischen Grenze nach Beek mit Anschluß an die holländische Straßenbahn nach Nymwegen, ferner zum S hin nach Bedburg und Hau (Abb. 13). Dem WO-Verkehr dient die Straßenbahn nach Emmerich.

Erst die Anlage der Eisenbahnen und der neuzeitliche Ausbau des Spoykanals haben die an und für sich gegebene Ungunst der Lage Cleves in so weiter Entfernung vom Rheinstrom gemildert. Für den neuzeitlichen Aufschwung der Stadt kommt neben den genannten Lagefaktoren noch das Moment der Grenzlage nahe bei Holland, allerdings in nicht so hervorragendem Maße wie bei Emmerich, in Frage.

Heutige Wirtschaftsverhältnisse.

Von den heute in Cleve ansässigen Industrien sind vor allem zwei hervorragende Zweige zu nennen: Schuh- und Margarineindustrie. Die Schuhindustrie beschäftigt 2890 Arbeitnehmer[235]) und dient vor allem der Kinderschuhherstellung[236]). Zwar liegt das 20 000 qm große Fabrikgelände der zum van den Bergh-Konzern gehörigen Margarinewerke, in dem die übrigen kleineren Margarinefabriken Cleves aufgegangen sind, auf dem Gebiet der politisch selbständigen Gemeinde Kellen. Dennoch sind diese Werke so eng mit dem Wirtschaftsleben Cleves verbunden, daß sie unbedingt als Clever Werke angesehen werden können. Zu ihnen gehören mehrere Nebenbetriebe, z. B. die Clivia-Ölwerke und die Clever Ölmühle[237]). Insgesamt werden in dieser Industrie 2278 Arbeitnehmer beschäftigt. Die

---

[234]) Der Landkreis Moers (9) p. 228.

[235]) Die Zahlen der in den einzelnen gewerbl. Betrieben beschäftigten Arbeitnehmer entnehme ich einer schriftl. Mittlg. d. Zweigstelle d. Industrie- u. Handelskammer Crefeld in Cleve vom 3. 8. 1927.

[236]) Nach der 1926 aufgestellten Produktionsstatistik stellten die Betriebe des Clever Schuhfabrikantenverbandes rd. 7% d. Gesamterzeugung d. Deutsch. Reiches her. Girkes (8b) p. 37.

[237]) ebendort p. 38.

Lage dieser Werke inmitten des fruchtbaren Rheintals mit seiner bedeutenden Vieh- und Milchwirtschaft ermöglicht diese Industrie, die zusammen mit den Margarinewerken Jürgens u. Prinzen in Goch nach der Schätzung von Girkes die Hälfte der in Deutschland verbrauchten Margarine herstellen[238]).

Außer diesen beiden bedeutenden Industrien sind noch die Chokoladenindustrie (255 Arbeitnehmer), die vor dem Kriege viel bedeutender gewesene Tabak- und Cigarrenindustrie[239]) (115 Arbeitnehmer), Druckereien (80 Arbeitnehmer) und das Baugewerbe (271 Arbeitnehmer) zu nennen.

Ferner ist die Clever Fremdenindustrie auch heute noch von Bedeutung, die sich auf den Luftkurort Cleve gründet. Diese fördert ihrerseits Handwerk und Einzelhandel der Stadt, worin ca. 1000 Arbeitnehmer wiederum beschäftigt werden.

Als Kreisstadt ist Cleve Sitz einer Reihe von Verwaltungsbehörden, die einer Menge von Einwohnern Verdienst geben.

Im Clever Hafen kommen besonders solche Güter an, die in der Clever Margarineindustrie Verwendung finden. Die Einfuhr betrug 1926 insgesamt 100 265 t, die Ausfuhr dagegen war bedeutend geringer — 5811 t[240]).

Entwicklung Cleves auf Grund seiner geographischen und topographischen Lage.

Dieser industrielle Aufschwung der Stadt ist allerdings erst jungen Datums. Ursprünglich war Cleves Wirtschaftsleben durch seinen Charakter als Residenz bestimmt. Seiner Entwicklung in den ersten Jahrhunderten seines Bestehens stand, wie schon oben erwähnt, die immer weiter schreitende Stromverlegung nach O, auf Emmerich zu, im Wege. Doch schon die Verlegung der Unterstadt an den alten Rheinlauf zeigt, daß auch bei dieser Burgsiedlung wenigstens etwas Handel zur Weiterentwicklung des städtischen Gemeinwesens benötigt wurde. Zwar war nie der Handel sein Haupterwerbszweig[241]). Burg und Residenz zogen einen starken Fremdenstrom in die Stadt. Daher ist auch in der Entwicklung Cleves entsprechend seiner geringen Abhängigkeit vom Handel nicht wie bei Wesel und Emmerich Blüte oder Tiefstand von diesem beeinflußt.

Nachdem nun aber Cleve in die Hand Preußens gekommen war und die preußischen Herrscher allmählich ihr Interesse von der Stadt abwandten und es keine Residenz mehr blieb, mußte es andere Erwerbsmöglichkeiten

---

238) ebendort p. 38.
239) ebendort p. 38.
240) „Nachweisung über den Verkehr im Hafen zu Cleve im Jahre 1926." Schriftl. Mittlg. d. Bürgermeisteramtes Cleve vom 14. Juni 1927.
241) E. Liesegang (32) p. 614/15.

suchen und lenkte wiederum den Blick auf den Handel. Das beweist der erstmalige Ausbau des sog. Spoykanals 1688[242]) und die mehrmaligen Verbesserungen in der Folgezeit. Zudem lag Cleve an den beiden großen nordsüdlichen Durchgangsstraßen, hatte Verbindung zu den Städten der Niederlande, Brabants und Flanderns.

Alles dies wog natürlich eine unmittelbare Lage fest am Rhein nicht auf. Die Eisenbahnen und der Ausbau des Spoykanals haben den Verkehr der Stadt außerordentlich gehoben, denn nicht allein die in Cleve ansässige Industrie kann jetzt für ihren Warenbezug den direkten Wasserweg von Rotterdam her benutzen, sondern auch die an der Bahnstrecke Cleve-Geldern gelegenen Ortschaften, die ehemals ihre Waren auf dem Wasserwege bis Veghel an der Zuid Wilhelms Vaart kommen und dann auf der Bahn Boxtel-Wesel weiter befördern ließen, können jetzt ihre Waren über Cleve beziehen, zumal der Wasserweg Rotterdam-Veghel gleich dem bis Cleve ist, bei letzterem Weg aber nur eine viel geringere Bahnstrecke vorliegt[243]).

Ebenso wie Emmerich an der Grenze im NW des Reiches gelegen, hemmten oft die Zollschranken die Entwicklung von Handel und Industrie. In den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts aber siedelten sich eben dieser Grenzlage wegen die Margarinewerke an, die im Verein mit der besonders seit den 90er Jahren erstarkten Schuhfabrikation und anderen Industrien den großen wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts herbeiführten. Letzterer zeigt sich auch in der starken Bevölkerungszunahme Cleves in den letzten Jahrzehnten. Denn während diese in dem Zeitraum 1842—1871 von 8252 auf nur 9199 stieg[244]), ist von 1890—1900 eine beträchtliche Zunahme zu verzeichnen, nämlich von 10 268 auf 14 684[245]).

Grundriß.

Der älteste Stadtkern Cleves hebt sich durch die charakteristische Bogenform seines zweifachen Mauerstraßenringes sofort aus dem heutigen Stadtbild heraus (Abb. 5). Betrachten wir zunächst einmal die Altstadt! In ihrem Grundriß prägt sich Cleves Charakter als Burgsiedlung wieder gut aus. Die Burg (9) liegt mit ihren starken Befestigungswerken auf steilem, isoliertem Vorsprung im O, überschaut die vor ihr sich ausdehnende Niederung und schützt von dieser Seite her die Siedlung, die sich halbkreisförmig um sie lagert.

---

242) Der Spoykanal (13) p. 3.
243) ebendort p. 7 u. 8.
244) R. Scholten (52) p. 41.
245) O. Ottsen (43) p. 190.

Die Altstadt zerfiel, wie schon oben im geschichtlichen Teil erläutert wurde, in eine mittelalterliche Ober- und Unterstadt, die jedoch bald eng miteinander verwuchsen. Ober- und Unterstadt hatten jede für sich eine besondere Befestigung.[246]) Ein Teil der ursprünglichen Oberstadt jedoch, deren Mittelpunkt die alte Stadtkirche (17) mit dem davor gelegenen Kleinen Markt (7) war, erhielt erst nach der Erhebung dieser Kirche zur Kapitelskirche im Jahre 1341 eine besondere Befestigung.[247]) Es lassen sich demnach für die mittelalterliche Stadt außer der Burg drei Teile unterscheiden, jeder mit einer besonderen Mauer umgeben: Ober-, Unterstadt und dieser letzte Stadtteil um Stiftskirche und Kleinen Markt.

Seit 1341 bestand dann eine eigene Immunität um diese Kirche herum. — Im N und S schlossen die Stadtmauern der Altstadt an die starken Befestigungen des Burgberges an, die sich bis in die Niederung hinein erstreckten.[248]) An dem alten Rheinarm in der Niederung hatte sich schon früh außerhalb des durch Mauern geschützten Altstadtkernes der Opschlag[249]) (5—18), ein Lagerplatz mit einem Werft, gebildet. Er war im W vom Spoygraben und sonst zu seinem Schutz vom Wildemannsgraben umgeben, der im N und S in den ersteren einmündete und dem die heutige Grabenstraße, das ist die folgende, dem Opschlag parallele östliche Straße, entspricht.[250])

Charakteristisch für die Stadt ist die große Durchgangsstraße (13—2), die die Schlucht zwischen Stadt- und Schloßberg einnimmt, westlich am Burgberg vorbeiführt und das Ober- und Unterstadt voneinander trennende Mitteltor (1) passieren muß. Auf sie konzentriert sich so recht das städtische Verkehrsleben. Daher streben auch von den beiden Konzentrationspunkten der Altstadt, dem Großen Markt (10) auf dem Stadtberg und dem Kleinen Markt (7) vor der Stiftskirche (17), eine große Anzahl kurzer, durchweg sehr steiler Straßen auf sie zu. Ebenso kommen vom Burgberg steile Straßen in diese Schlucht hinab. Die Durchgangsstraße führt alle von außen kommenden Straßen, die sie im N oder S vor der Altstadt vereinigt hat, durch die Stadt hindurch. Sie ist daher auch heute noch die Hauptgeschäftsstraße der Stadt. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts[251]) erhielt sie eine Fortsetzung zum Bahnhof, die außerhalb der Altstadt in bogenförmigem

---

[246]) Den ungefähren Verlauf der Mauern habe ich nach den Angaben in Scholten (52) p. 28, 34, 35 u. 36 eingetragen und die Tore durch Kreuzchen bezeichnet. Ein Stadtplan, der die Befestigung noch zeigte, war mir nicht zugänglich.

[247]) R. Scholten (52) p. 36.

[248]) Eine genaue Übersicht über die alten Stadtbefestigungen Cleves gibt R. Scholten (52) p. 28 ff.

[249]) R. Scholten (52) p. 393.

[250]) ebendort p. 56.

[251]) G. Hunscheidt: Die Clever Straßennamen und ihre Geschichte (23) p. 58.

Verlauf den Spoykanal überschreitet. Auch diese hat sich zu einer rechten Geschäftsstraße ausgebildet.

Je zwei Tore in Ober- und Unterstadt nahmen den Verkehr von außen her auf: das Hagesche-Tor im S der Oberstadt (Abb. 5 (2)) an der großen Durchgangsstraße diente ehemals der aus S durch den Reichswald von Materborn herkommenden Landstraße, vor allem aber der Nierstalstraße, die von Goch her durch den Pfalzdorfer Sattel zur Stadt führt. Das östlich davon gelegene sog. Nassauertor (8) und dementsprechend auch die Nassauer-Allee und -Straße,[252]) die heute die Landstraße von Goch aufnehmen, sind erst eine Schöpfung Moritzens v. Nassau im 17. Jahrhundert.

Im W der Altstadt führte die am Clever Berg ehemals vorbeiziehende Landstraße nach Nymwegen durch das Heidebergertor (3). Heute wird die Cavariner- (13—15) und anschließend die Tiergartenstraße am nördlichen Rande des Höhenzuges als Straße nach Nymwegen benutzt. Dieser Straßenzug führte ehemals durch das Cavarinertor (4) in die Stadt.

Das Brücktor (5) ließ die linksrheinische, von Xanten und Calcar herkommende Rheintalstraße in die Stadt eintreten und nahm ebenfalls die von Emmerich herkommende Straße auf, die heute weiter nördlich den Spoykanal überschreitet. Das Wassertor (6) dagegen überschaute den über die Brücke vor dem Burgberg kommenden Verkehr. Das schon erwähnte Mitteltor (1) überwachte den Gesamtverkehr, der durch die Stadt ging, denn dieser mußte sich ja auf der einen großen Durchgangsstraße sammeln.

Auch die Lage des Rathauses hier am Mitteltor (1), so recht im Zentrum der Stadt, ist daher außerordentlich günstig.

Von den Kirchen hat nur die Stiftskirche (17) Bedeutung für die Entwicklung der Stadt gehabt, denn sie war die älteste Stadtkirche der ersten Siedlung südlich und westlich der Burg.

Der Große Markt (10) der Unterstadt wirkte dann seinerseits wieder als Ansiedlungspunkt für diesen Stadtteil.

In der Altstadt hat die große Durchgangsstraße (13—2) eine Breite von ca. 10—15 m, die in sie hineinmündenden größeren Straßen sind ca. 8 m im Durchschnitt breit. Es kommen aber von der Stiftskirche und vom Großen Markt eine große Reihe kurzer Sträßchen herab, die oft noch schmaler sind und bedeutende Böschungswinkel von 5—8 ° aufweisen. Von den Mauerstraßen wiederum haben besonders die im NW eine ganz geringe Breite von oft nur 2—3 m.

Die Stadt Cleve hat sich zum W und S hin weit ausgebreitet. Im NW hat sich die Bebauung in die weite Schlucht hinein und am nördlichen Rande des Tiergartens entlang gezogen. Nach N zu breitet sich Cleve beiderseits des Spoykanals aus, auf dessen rechter Seite es an das Gebiet der

---

[252]) R. Scholten (52) p. 469 u. 470.

Gemeinde Kellen stößt, deren Grenze fest am östlichen Rande des Bahnhofsgeländes verläuft. Zwischen letzterem und dem Spoykanal erstreckt sich dann nochmals gutbebautes Clever Stadtgebiet und schließt südlich abermals gegen die Gemeinde Kellen ab.

Die neueren Stadtteile Cleves im W und S weisen ein Gerippe breiter, gerader und langgestreckter Alleen auf, deren Entstehung bereits dem Brandenburgischen Statthalter Moritz v. Nassau im 17. Jahrhundert und auch dem König Friedrich I.,[253]) die beide viel für den Ausbau der Residenz Cleve taten, zu danken ist. Diese sind, wie z. B. die zum Clever Berg führende Linden-Allee neuerdings modern ausgebaut in Breiten von 15—25 m. Dazu zeigen sie, da sie sich vor allem auf der breiten Hochfläche ausdehnen, nur ganz geringe Steigung.

In diesen neuen Stadtteilen mit ihren ziemlich geraden Straßen, herrscht noch überall eine lockere Bebauung vor, während die Altstadt durchweg sehr dicht besiedelt ist. Nur das Altstadtgebiet im SW ist noch heute, wie schon immer, weniger dicht bebaut.

Im N sind am Spoykanal und nördlich und südlich des Bahnhofsgeländes in neuerer Zeit eine Reihe industrieller Anlagen entstanden, bietet sich doch hier auch der günstigste Anschluß an Bahn- und Wasserweg. Hier ziehen sich die Werftanlagen am Spoykanal entlang und verbinden besondere Anschlußgleise die Werke mit dem Staatsbahnhof.

So wird im allgemeinen das südlich und westlich der Stadt gelegene Hochflächengelände zu Wohnzwecken genutzt; es liegen hier nur einige Schuhfabriken. Dagegen dient das Niederungsgebiet im N und NO der Stadt in erster Linie industriellen Zwecken. Günstig ist diese Verteilung für die Stadt, da infolge der vorherrschend westlichen Windrichtung allgemein nicht die schädlichen Fabrikdämpfe, sondern die sauerstoffreiche Luft des Reichswaldes über die Stadt getragen wird.

Die Stadt Cleve wird überhaupt von den im W sich ausdehnenden Waldgebieten des Tiergartens und Reichswaldes und den sich am Kermisdahl vom Schloßberg ab zum S entlangziehenden Waldpartien eingeschlossen, die, da sie überall leicht zu erreichen sind, im Verein mit den breiten, baumbestandenen Alleen die Anlage von Grünflächen eigens in der Stadt nicht vermissen lassen.

Straßennamen.

Wie jede der sieben Städte, so hat auch Cleve mehrere Straßen, die an seine alten Befestigungen erinnern: so z. B. die Straße: Am Brücktor (5), Schloßtorstraße, die Schollenrondeelstraße am Großen Markt (10), die Wasserstraße am ehemaligen Wassertor (6), Heideberger- und Nassauer Mauer an den ihnen entsprechenden Toren (3 + 8). Eine Reihe

[253]) R. Scholten (52) p. 87.

von Bezeichnungen gibt die topographischen Eigentümlichkeiten des Stadtbildes an. Gruftstraße, Gruftgasse und Bergstraße liegen in der Schlucht des NW. Die Straßen Am Hasenberg, der Große und der Grüne Heideberg, der Kloppberg befinden sich auf dem Gelände des Stadt- oder Heidebergs. Der Bleichenberg, ehemals eine von hohen Mauern eingefaßte Posterne, führt den Schloßberg hinab zum Kermisdahl, die Schloßbergstraße (1—9) ersteigt die Höhe des Berges von der Innenstadt her. Die Hagsche-Straße (1—2) war der Weg zum Hagschen Wald vor der Stadt, der Opschlag (5—18) ist eine alte Werftstraße (von opslaan — ophoffen = ein- und ausladen.[254]) Die östlich davon gelegene Grabenstraße bezeichnet noch heute den Wildemannsgraben, der ehemals den Opschlag schützte. Bei der Straße An der Lohstätte in der Nähe des Brücktores (5) am Spoykanal befanden sich die Lohgruben. Die Straßen Reitbahn und Stechbahn (1—16) erinnern an Cleves Residenzzeit, letztere vor allem an die damals in der dortigen Schlucht stattfindenden Stechspiele der Grafen, wobei man von den hochgelegenen Schluchträndern her den Verlauf der Spiele gut beobachten konnte. Der Königsgarten und die Straße In den Galleien liegen auf dem Gebiet der unter Friedrich I. besonders gepflegten Gartenanlagen jenseits des Kermisdahls. Die Stelle der in der Stadtgeschichte und Stadtentwicklung bekannt gewordenen Baulichkeiten bezeichnen heute noch die Gasthauserstraße, die Kapitel- (2—17) und Kirchstraße (1—7), die Stelle des alten Minoritenklosters im NO der Stadt die Klosterstraße. Die Märkte haben auch hier wieder verschiedene Namen: Großer (10), Kleiner (7) und Schweinemarkt (19). Mühlenstraße und Mühlenweg bezeichnen die Stellen alter Mühlen. Die Straßen Am Hafen, Hafenstraße, Werftstraße, Kermisdahlstraße, Kermisdahlufer, Marktstraße und Tiergartenstraße danken ihrer Lage den Namen. Nach den Anwohnern der Straße oder deren Beruf sind die Cavariner- (13—15), Gold-, Rahm-, Weber- und Küfenstraße genannt. Der Ossack bezeichnet eine Sackstraße, das Sticke Sträßchen hat nach seiner Steilheit (stickel) die Bezeichnung, die Winkelgasse nach ihrem winkligen Verlauf. An das Clever Grafengeschlecht erinnern eine Reihe von Straßennamen, vor allem in den neueren Stadtteilen. Auf das Wappen dieses Geschlechtes weist die Schwanenstraße der Altstadt hin.

Aufriß.

An dem Rande des dicht bewaldeten, schroff aus der Niederung aufsteigenden und von Schluchten zertalten Höhenzuges gelegen, hat Cleve eine sehr schöne landschaftliche Lage.

Das heutige Cleve läßt sich, wie das schon beim Grundriß geschehen ist, auch in seinem Aufriß in drei große Gebiete zerlegen, die sich bedeutend

[254]) G. Hunscheidt (23) p. 96.

voneinander unterscheiden: in die Altstadt, in die sich von der Cavarinerstraße (13—15) bis zum Kermisdahl im W um die Altstadt herumlegende neuere Wohnstadt und in das sich im N und NO um den Spoykanal und den Bahnhof ausbreitende industrielle Gebiet Cleves.

Besonders charakteristisch für die Altstadt Cleve ist die Hauptverkehrslinie, die Hagsche (1—2) und die Große Straße (1—13), mit den zu beiden Seiten oft steil ansteigenden kurzen Gassen, die immer wieder einen Blick in das geschäftige Leben der Hauptstraße gewähren und hinter den eng aneinander geschmiegten, meist zweistöckigen Häuschen das Wahrzeichen Cleves, den stolzen Burgfried mit dem Schloß zu seinen Füßen, in einem Kranz schattiger Bäume erscheinen lassen. Der steil zur Großen Straße (1—13) absteigende Kloppberg erhält durch die breite backsteinerne Fassade der Reformierten Kirche einen hübschen Bildabschluß.

Die Einbeziehung der Schluchten in die Altstadt ruft so ein außerordentlich abwechslungsreiches Stadtbild hervor. Die Hauptstraße, vom Bahnhof herkommend, ziemlich breit angelegt und gerade, hat einfache, meist in Ölfarbe gestrichene, zwei- bis dreistöckige Bürgerhäuser, deren Erdgeschoß meist Geschäftszwecken dient. Das an ihr gelegene Rathaus ordnet sich in die allgemeine Straßenfront ein und tritt auch nicht etwa durch seine Fassade besonders hervor.

Reiches Geschäftsleben zeigt auch die zum Kleinen Markt (7) emporführende Kirchstraße (1—7). Der hier gelegene Kleine Markt (7) mit seinem stolzen Hohenzollerndenkmal und den ihn umgebenden dreistöckigen Häusern, teils Backsteinbauten mit hohem Treppengiebel, erweckt gegenüber dem Großen Markt (10) mit seinen so außerordentlich einfachen, zweistöckigen Häuschen, vor die noch eine besondere Baumreihe tritt, mit seinem geringen Geschäftsleben und mit den von ihm ausgehenden oder um ihn herumführenden engen und gewundenen Straßen, die wiederum ebenso niedrige kleine Häuschen zeigen, einen viel städtischeren und stolzeren Eindruck. Der Große Markt (10) scheint so recht zu einer Kleinstadt zu gehören und überrascht nach dem heutigen modernen und industriellen Cleve außerordentlich. Überhaupt trägt der zwischen Stechbahn (1—16) und Cavarinerstraße (13—15) sich erstreckende Teil der Altstadt Cleve lange nicht ein so stolzes, städtisches Aussehen wie die übrige Stadt.

Um die alte gotische Stiftskirche (17) herum legen sich noch eine Reihe alter Immunitätshäuser, manchmal mit steil sich aufreckendem Treppengiebel und erscheint noch um die Häuser im O der Kirche ein Rest der alten Immunitätsmauer. Von der einst so stolzen Burg (9) der Grafen von Cleve, die wie R. Scholten[255]) sagt, ehemals „zu den großartigsten Burganlagen am ganzen Rheinstrom" gehörte, steht heute nur noch der

---

255) R. Scholten (52) p. 65.

aus Tuffstein errichtete Schwanenturm und zu seinen Füßen lagert sich die Burg als dürftiger Rest der ehemals weit ausgedehnten Burggebäude.

Im NO der Stadt zeigt noch einmal die schmale Cavarinerstraße (13—15) als Durchgangsstraße nach Nymwegen reiches Geschäftsleben. Rechts davon liegt der schlichte zweischiffige Backsteinbau der Franziskanerkirche und ebenso wie sie weit tiefer als das heutige Straßengelände das als Hospital verwandte ehemalige Minoritenkloster.

Das sich im W um die Altstadt herumlegende Gebiet ist in erster Linie Wohnstadt. Hier liegen eine große Reihe breiter, gerader, an beiden Seiten baumbestandener Alleen, von denen besonders die am nördlichen Steilrand des Tiergartens sich entlangziehende Tiergartenstraße, die Nassauer Allee am Rande des das Kermisdahl begleitenden Höhenzuges und die von dort zum Clever Berg führende Linden-Allee viele hübsche Villen in weiten, gepflegten Gärten zeigen. Diese breiten Alleen suchen die landschaftlich schönsten Teile des Clever Stadtgebietes auf, am Steilrand des bewaldeten Höhenzuges, mit dem Blick auf die weite, fruchtbare Wiesenniederung. Daher haben sich auch hier in erster Linie die großen Hotels angesiedelt. Das sog. Amphitheater am Springenberg an der Tiergartenstraße und die davor gelegenen wohlgepflegten Anlagen des Forstgartens, ferner der alte, noch erhaltene Kanal sind noch eine Anlage Moritzens v. Nassau. Im übrigen zeigt dieses westliche Stadtgebiet Cleves eine Reihe zum großen Teil neu angelegter, ruhiger Wohnstraßen, wo der in der niederrheinischen Landschaft eigentlich heimische Klinkerbau in dem hier meist zweistöckigen Einfamilienhaus erfreulicherweise letzthin wieder besonders gepflegt wird.

Hier herrscht natürlich überall lockere Bebauung und schieben sich weite Gärten zwischen die Häuserreihen ein.

Der N und NO ist dann vor allem das Industrie-Cleve. Hier dehnen sich an Bahn- und Wasserweg eine ganze Reihe industrieller Anlagen aus; Margarinefabriken, Ziegeleien, Lederwerke, eine Kakaofabrik, das städtische Gas- und Wasserwerk, es finden sich hier die Werftanlagen mit ihren Kränen und Verladesträngen. Der Opschlag und die Grabenstraße haben einfache, kleine, meist zweistöckige Häuschen. Im Gegensatz dazu sind an der in den letzten Jahrzehnten angelegten Herzogstraße, die die Hauptachse der Stadt zum Bahnhof führt, neuerdings große, drei- bis vierstöckige Geschäftshäuser, meist als Klinkerbauten, entstanden. Auch sonst wird hier an einigen ruhigeren Wohnstraßen der Klinkerbau gepflegt.

So ergibt sich für die drei gesonderten Gebiete Cleves nach ihrem verschiedenen Zweck auch für den Aufriß eine Verschiedenheit, die diese Dreiteilung wohl als berechtigt erscheinen läßt. Die Absonderung aber der Industrie im NO war für das neuzeitliche Weiterbestehen des Kurortes Cleve von größter Bedeutung, und es ist so der Weiterentwicklung Cleves als Kurort und auf industriellem Gebiet durch diese getrennte Lage beider eine günstige Lösung beschieden.

c) Emmerich.

Der Name Emmerich hat schon viele Deutungen erfahren, und seine Bedeutung ist auch heute noch nicht klargestellt. Man leitet es von dem Personennamen Embricho ab, zieht zur Erklärung den Flurnamen Hammrich, das ist „ein Gebiet, das bei hohem Grundwasserstand sumpfig ist“, heran oder man zerlegt den Namen in „Hamm“ = Wald, Festung und „rich“ = Reich, Volk, beherrschtes Land und deutet es als „Waldvolk, Festungsvolk oder beherrschtes Wald- bezw. Festungsland.“ Vom Keltischen abgeleitet, würde es „reiche Leute oder Land der Bewohner“ bedeuten.[256]) Die zweite und dritte Deutung kämen der Natur von Emmerichs Umgebung, wie sie ehemals in der Nähe der alten Rheinarme und der waldigen Niederterrasse war, nahe.

Entstehung.

Emmerich wird urkundlich zuerst im 7. Jahrhundert erwähnt[257]) und erscheint nach Dederich: „Annalen der Stadt Emmerich“ schon früh „als ein Komplex von vielen großen und kleinen Höfen mit ausgedehnten Feldmarken“.[258]) Also auch hier scheint wieder das alte Hofessystem maßgebend gewesen zu sein. Emmerichs erste Anlage bildete sich um die Aldegundiskirche (1) an der SO-Ecke der Stadt (Abb. 4), die von einer Immunität umgeben und der ein Markt (3) vorgelagert war.[259]) Dazu trat seit dem 11. Jahrhundert die neugegründete Martinikirche (2) im SW hinzu, die nun Stiftskirche wurde, eine eigene Immunität erhielt und um die sich mit dem neuen Geistmarkt (4) eine neue Ansiedlung legte.[260])

Ursprünglich unter der Herrschaft des Stiftsprobstes stehend,[261]) wurde es 1233[262]) durch einen Grafen von Geldern zur Stadt erhoben, den kurz zuvor das dortige Stift zu seinem Schutzvogt ernannt hatte.[263])

Emmerichs Lage zum Rhein ehemals und jetzt.

Emerich gehört heute zu demselben Lagetyp wie Wesel, liegt es doch auch dort, wo die Niederterrasse — obgleich nur ein kleiner Rest — fest an den Rheinstrom herantritt. Zur Zeit seiner ersten Ansiedlung jedoch lag es nur auf einem etwas erhöhten, trockenen Gebiete inmitten der weiten,

---

[256]) K. Westermann (64) p. 11 u. 12.
[257]) F. Iltgen (28) p. 30.
[258]) Dederich: Annalen der Stadt Emmerich (7) p. 19.
[259]) E. Renard: Rheinische Städtebilder (48) p. 111.
[260]) A. Tibus: Zur Geschichte der Stadt Emmerich (59) p. 16/17.
[261]) F. Goebel: Emmerich einst und jetzt (17) p. 12.
[262]) E. Liesegang (32) p. 36.
[263]) J. Schneider: Die älteste Geschichte von Emmerich bis zur Mitte des 13. Jahrh. (51) p. 103.

sumpfigen Rheinniederung. Die Geschichte seines Stromlaufes erläutert das und zeigt zugleich, wie sehr die Veränderung des Rheinlaufes in die Geschichte einer Stadt eingreifen kann.

Ursprünglich lag Emmerich, als der Rhein noch an Huisberden, Warbeyen und Kellen vorbeifloß, mehr als 2 km von ihm entfernt (Abb. 10). Der von den Bürgern zwischen 1233 und 1237 von Dornick her durch die Immunität des neuen Emmericher Kapitels[264]) um die Martinikirche (2) gelegte Wassergraben, der wahrscheinlich der Zuleitung des für die Stadtgräben benötigten Wassers dienen sollte, entwickelte sich durch den Ansturm der Fluten allmählich zum breiten Strom, verschaffte der Stadt eine günstige Lage fest am Rhein und wurde so ein wichtiger Faktor der Weiterentwicklung von Emmerichs Handels- und Wirtschaftsleben. Die Bedeutung dieses Vorganges wird besonders klar, wenn man bedenkt, wie sehr heute Emmerichs Leben in Handel und Industrie mit seinem Strom verquickt ist. So wurde eine direkte Fahrt Dornick—Emmerich an Stelle des alten Laufes über Huisberden—Griethausen geschaffen.[265])

In den folgenden Jahrhunderten aber hatte sich auf der Mitte zwischen Dornick und Emmerich eine außerordentlich starke Stromkrümme gebildet (Abb. 10). Im 17. Jahrhundert nämlich brach sich der Rhein einen geradlinigen Weg von Dornick bis Emmerich[266]) und eine Karte von 1708 zeigt noch die ehemalige Fahrt durch das Volksgatt und die neugeschaffene Stromstrecke beide in einer der Schiffahrt dienlichen Breite.[267])

Durch die Rheinstrombauverwaltung wurde das Ufer vor Emmerich dann in den Jahren 1882—1884 und 1888—1889 ausgebaut und 1885/86 ein neuer staatlicher Sicherheitshafen angelegt, in dem 120 große Schiffe Platz finden.[268]) Der Hafenmund des alten, 1794[269]) gebauten Hafens wurde zugeschüttet und dessen oberes Ende mit dem neuen Hafen verbunden (Abb. 4). 1904 erhielt dieser Werftanlagen und Anschlußgleise an die Staatsbahn.[270]) Diesem, dem Staat gehörigen Zoll- und Sicherheitshafen, der neben der Lagerstelle der Schiffe vor Emmerich, vor allem den großen, zur Zollrevision hier liegenden Schiffen dient, gesellte sich ein seit 1908[271]) im Bau befindlicher, langgestreckter, städtischer Industriehafen hinzu, der, wenn er ganz fertiggestellt sein wird, eine Länge von 1200—1400 m haben

[264]) Durch den mächtigen Ansturm der Fluten litten die Ländereien des Kapitels großen Schaden, wurden die zwei W-Türme u. d. südl. Querarm d. Martinikirche (2) fortgerissen. F. Goebel (17) p. 14 u. 49.

[265]) F. Goebel (17) p. 14.

[266]) Die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung (14) p. 16 u. 230. Auf Abb. 10 durch den Lauf von 1731 dargestellt.

[267]) Die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung (14) p. 230.

[268]) L. Hütten: Wirtschaftsgeschichte der Stadt Emmerich (24) p. 91 u. 92.

[269]) F. Goebel (17) p. 71.

[270]) L. Hütten (24) p. 93.

[271]) Der Reg.-Bezirk Düsseldorf (11) p. 199.

soll.[272]) 1926 wurde ein 800 m langer Damm errichtet, um ihn gegen Hochwasser zu schützen.[273]) Der Industriehafen ist für den Umschlag der Güter der industriellen Werke Emmerichs geschaffen worden.

Topographische Lage.

Die Erhöhung, auf der die Stadt liegt, macht Emmerich seine Lage so fest am Strom möglich. Es erhebt sich nämlich mit 19 m hohem Stadtgebiet über 15,5—16,5 m hohem Alluvium. Innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes sich befindend[274]) und nur durch den Banndeich geschützt, werden seine dem Rhein zu gelegenen Stadtteile allerdings häufig überschwemmt.

Es wird dann bei jedem höheren Hochwasser, wie im Januar 1926, auf der Hauptstraße der Stadt, soweit sie dem Rhein parallel läuft, und quer über den Geistmarkt hin ein Schutzdamm errichtet, um ein weiteres Eindringen des Wassers in die Stadt zu verhindern.[275])

Geographische Lage.

Die durch die Veränderung des Rheinlaufes geschaffene topographische Lage war auch geographisch außerordentlich günstig für die Entwicklung der Stadt. Fest am Strom gelegen, konnte Emmerich diesen für seine Schiffahrt außerordentlich gut nutzen, und es war daher auch in erster Linie ehemals eine Handelsstadt.[276]) Zudem ist es die erste Stadt oberhalb des Teilungspunktes des Rheinstromes, des Punktes nämlich, wo sich der auf deutschem Gebiet noch in einheitlichem Bett dahinfließende Rhein in eine Reihe von Armen teilt, die durch Kanäle unter sich und mit der Maas wieder verbunden sind. Der aus Holland und von Übersee her auf diesen vielen Rheinarmen zusammenströmende Verkehr muß an der Stadt Emmerich vorüber.[277]) Zudem ist Emmerich hier am Strom die erste deutsche Stadt, und durch eben diesen Umstand ist es heute Zollstation für die auf dem Rhein, aber auch für die auf dem Landwege verfrachteten Güter.

Emmerich bildet außerdem den nördlichen Endpunkt des nordwestgerichteten Rheines, und von hier ab wendet sich der Strom ganz nach W. Es war so seit alters der natürliche Umschlagsplatz für die auf dem Rhein herangeschafften und zum N, zu den Städten des Geldernschen Ijsseltales, bestimmten Waren.

---

272) L. Hütten (24) p. 94.
273) Der Reg.-Bezirk Düsseldorf (11) p. 200.
274) E. Graf (18): Karte des Überschwemmungsgebietes.
275) Niederrheinische Neueste Nachrichten Wesel (42).
276) L. Hütten (24) p. 8.
277) F. Iltgen (28) p. 54.

Die rechte Rheintalstraße, nach der Karte von F. Rauers[278]) auch schon auf der Strecke Wesel—Emmerich vorhanden, verfolgte im Mittelalter von Emmerich aus diesen Weg über Elten zum Geldernschen Ijsseltal nach Zutphen—Deventer. Dieses war ja auch die älteste Handelsrichtung unserer Städte[279]) und der — vor der Zeit des Handels mit den Städten an Leck und Waal — in erster Linie eingeschlagene Handelsweg. Dabei wurde dann auch die Ijssel selbst als Weg benutzt. Heute führt die Landstraße nicht mehr über Elten, sondern gleich über s'Heerenberg nach Doetinchem oder über Gendringen, wo sie sich mit der von Wesel über Isselburg verlaufenden Landstraße vereinigt, nach Doetinchem und von da aus nach Zutphen—Deventer usw. (Abb. 13).

Diesem letzten Weg entspricht auch heute die Dampfstraßenbahn Emmerich—s'Heerenberg—Zutphen, die den Arbeiterverkehr aus dem noch agraren holländischen Gebiet nach Emmerich vermitteln, zugleich aber auch durch ihren Anschluß an Bahn und Hafen als Zubringerbahn an Rhein- und Bahnverkehr dienen sollte. Der Erfolg entsprach jedoch nicht den auf den Bau der Bahn gesetzten Hoffnungen.[280])

Emmerichs Lage an der Strombiegung nach W ist der natürliche Anlaß zu einer nach O über Isselburg oder Anholt nach Bocholt—Coesfeld und nach Münster ziehenden Landstraße und, deren Verlauf entsprechend, auch einer über Empel—Isselburg—Bocholt nach Münster führenden Bahn (Abb. 13). Man hatte große Erwartungen für Emmerichs Handel zum Hinterland, vor allem zum Textilindustriegebiet Westfalens, auf diese Bahn gesetzt, die man sich als Anschlußbahn Westfalens an den Rheinverkehr und den Hafen Emmerichs dachte. Die Ausnahmetarife für die deutschen Seehäfen Bremen und Hamburg aber vereitelten diese Hoffnung,[281]) so daß diese Bahnstrecke heute von ebenso geringer Handelsbedeutung ist wie die in Wesel zum Rhein stoßende Bahnverbindung von Münster her.

Seit die Stadt aber fest am Rhein gelegen war, trieb sie Handel auf ihm stromaufwärts bis Cöln, stromabwärts bis Amsterdam.[282]) Emmerich beteiligte sich rege an dem Transithandel zwischen den Niederlanden und dem Rheingebiet[283]) und erlebte eben durch die enge Verbindung mit Holland, gegen das damals noch keine scharfe Grenze bestand und an das es durch den Rhein eng angeschlossen war, seine große Handelsblüte. Einen starken Rückgang in Emmerichs Wirtschaftsleben verursachte neben den auch für Wesel in Betracht kommenden Umständen, den Kriegswirren, dem

---

278) F. Rauers (46) Tafel 6. Allerdings nur als „unsicher verbürgt oder vermutet" angegeben.

279) E. Liesegang (32) p. 57/58.

280) L. Hütten (24) p. 87 u. 88.

281) L. Hütten (24) p. 86/87.

282) F. Goebel (17) p. 16.

283) L. Hütten (24) p. 8.

Niedergang des Rheinhandels usw. vor allem der in den folgenden Jahrhunderten erschwerte Verkehr mit seinem wirtschaftlichen Hinterland, den Niederlanden, von denen es infolge häufiger Kriegswirren oftmals getrennt wurde.[284]) Sein geringes und unbedeutendes deutsches Hinterland verschärfte diesen Zustand natürlich noch weit mehr.

Vom 19. Jahrhundert ab aber verdankte die Stadt eben dieser Grenzlage den starken heutigen Aufschwung ihrer Industrie und ihres Handels. Emmerich wurde nämlich nun, da infolge der Neuordnung des Zollwesens in den Jahren 1818 und 1833—1836[285]) die Zollschranken aus dem Innern heraus an die Grenzen des Reiches verlegt wurden, Zollstation zu Wasser und zu Land. Der dadurch bedingte Aufenthalt der Schiffer in Emmerich förderte den Kleinhandel der Stadt, sein Speditionsgewerbe belebte sich neu[286]) und die Teilnahme an dem in den 40er Jahren stattfindenden großen Aufschwung des Rheinhandels wurde ihm durch den engeren Konnex mit den großen Dampferlinien besonders nahe gelegt.[287]) Auch konzentrierte sich nun nach Neuordnung des Zollwesens der bis dahin auf fast alle niederrheinischen Städte verteilt gewesene Handel auf die größeren, zu Bahn- und Wasserweg günstig gelegenen Städte nahe der Grenze, und dadurch wurde Emmerichs Zwischenhandel neu belebt.[288])

Vor allem aber veranlaßte die Grenzlage der Stadt, daß sich nun nach Verlegung der Zollschranken an die Grenze des Reiches eine Reihe holländischer Firmen in Emmerich niederließen, um von hier aus ganz Deutschland mit Waren zollfrei beschicken zu können.[289])

Die Lage Emmerichs fest am Rheinstrom mit den günstigen Verfrachtungsmöglichkeiten für Rohstoffe und Fertigwaren lockte ja auch zur Ansiedlung neuer Industrien. Zudem wurden Handel und Verkehr der Stadt durch ihre dem Verlauf der rechten Rheintalstraße Wesel—Emmerich—Arnheim entsprechende Rheintalbahn gehoben, die Emmerich nicht allein eng mit dem südlichen Industriebezirk verbindet, sondern es auch an den großen Durchgangsverkehr Holland—Süddeutschland anschließt.

Überhaupt ist ja die Stadt von dem nach N immer mehr vorrückenden Bergbaugebiet nicht weit entfernt und hat durch Rhein und Bahn eine schnelle und günstige Verbindungsmöglichkeit mit ihm. Die Stadt ist denn auch durch die Anlage eines besonderen Industriehafens den industriellen Werken entgegengekommen. Der industrielle Aufschwung der Stadt auf Grund der Neuordnung des Zollwesens läßt sich in der starken Bevölke-

---

284) Nähere Angaben darüber finden sich in: Der Reg.-Bezirk Düsseldorf (11) p. 198 und L. Hütten (24) p. 8/9 und 24 ff.

285) L. Hütten (24) p. 45.

286) L. Hütten (24) p. 41.

287) ebendort p. 43.

288) ebendort p. 103.

289) ebendort p. 45.

rungszunahme Emmerichs vor allem in den Jahren 1832—1861 um 41,71%[290]) erkennen.

Heutiges Wirtschaftsleben.

So zeigt auch heute noch sein Wirtschaftsleben eine aufstrebende Linie. Es finden sich eine ganze Reihe bedeutender Industrien in der Stadt, ohne daß eine dem Ganzen ein besonderes Gepräge aufdrückte und dadurch das Wirtschaftsleben Emmerichs eine bestimmte Richtung angenommen hätte.

An erster Stelle, der Zahl der beschäftigten Arbeitnehmer nach, steht die Öl- und Fettindustrie (1424 Arbeitnehmer),[291]) darunter die bedeutende Magarineindustrie und die Industrie der zu deren Herstellung und auch sonst gebrauchten Öle und Speisefette.

Ferner ist für Emmerich die Metall, besonders die Eisen verarbeitende Industrie von größter Bedeutung und darunter wiederum die Herstellung von Röstmaschinen, Schiffsschrauben, Emailliierwaren (im ganzen 753 Arbeitnehmer). Die verschiedensten Zweige umfaßt das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe Emmerichs (629 Arbeitnehmer). Zu ihm gehören die Kakao-, Chokoladen- und Likörfabrikation, ferner die Konservenindustrie. Die Tabak- und Cigarrenindustrie war ehemals viel bedeutender für Emmerich. Das Baugewerbe (444 Arbeitnehmer) ist stark vertreten. In der chemischen Industrie hat die Fabrik pharmazeutischer Erzeugnisse von Gimborn einen weithin bekannten Namen. Weniger bedeutend sind Papier-, Bürsten- und Holzindustrie usw.

Bedeutend ist das Handelsgewerbe (408 Arbeitnehmer) in Emmerich durch Spedition, Großhandel und nicht zuletzt durch den Kleinhandel, den die der Zollrevision halber in Emmerich zum Aufenthalt gezwungenen Schiffer fördern, vertreten.

Ein großer Nachteil für Emmerichs Handel und Industrie liegt aber in seiner Lage in einem schmalen Grenzstreifen begründet. Die Schiffe laufen den Emmericher Hafen nur ungern an, da die Stadt ihnen keine genügende Rückfracht zu geben vermag, was wiederum auf ihren geringen Anteil an deutschem Hinterland zurückzuführen ist.

Die Anfuhr betrug 1926 147 193 t, die Abfuhr dagegen nur 24 454 t, dennoch fast das Doppelte der Weseler Abfuhr.[292])

---

[290]) L. Hütten (24) p. 60.

[291]) Die Zahlen der in den einzelnen Gewerbezweigen beschäftigten Arbeitnehmer entnehme ich einer schriftl. Mittlg. d. Bürgermeisteramtes Emmerich vom 28. 7. 27. Stichtag: 10. 10. 1926.

[292]) In diesen Zahlen ist nach S. 3 Anm. 2 des „Statistischen Beiheftes" (50) nicht der Anteil des fiskalischen Hafens angegeben, da diese Zahlen nicht zu erhalten waren.

Der Hauptumschlagsverkehr geht auch im städtischen Industriehafen vor sich. („Der Regierungsbezirk Düsseldorf" (11) p. 199/200.)

Im ganzen genommen ist das Industrieleben Emmerichs recht bedeutend. Seine verhältnismäßig geringe Bevölkerungszahl — 13 563 — begründet Kayser in seinem Aufsatz: „Emmerich und seine Lebensnotwendigkeiten" mit dem so geringen politischen Gemeideareal (573,5 ha).[293])

Trotz der aus seiner Lage in einem Grenzstreifen erwachsenden Beschränkungen ist der Stand von Emmerichs Industrie- und Handelsleben durchaus zufriedenstellend und gibt zu guten Hoffnungen Anlaß. — So ist die ganze Wirtschaftsentwicklung der Stadt, Blüte oder Tiefstand, in erster Linie durch die topographisch-geographische Lage Emmerichs bestimmt worden, vor allem dabei durch seine Grenz- und Stromlage.

Grundriß.

Emmerichs Grundriß (Abb. 4) stellt ein Gewirr von Straßen und Gassen dar. Seine Form möchte man als einen nach NO ausgeweiteten Halbkreis bezeichnen. Diese eigentümliche Gestalt ist aber dadurch veranlaßt, daß ca. 3 Jahrhunderte,[294]) nachdem die erste Ansiedlung bei Emmerich stattgefunden hatte, außerhalb derselben die im äußersten SW der Stadt gelegene Martinikirche (2) und mit ihr ein Immunitätsviertel neu gegründet wurden.

Wie schon im geschichtlichen Teil oben bemerkt, sind ja bei der Entstehung Emmerichs die beiden am Rhein gelegenen Kirchen (1 und 2) von Bedeutung gewesen, wovon ursprünglich die östliche eine besondere Immunität hatte, die dann zu der neugegründeten Kirche verlegt wurde, und wobei einer jeden ein eigener Markt (3 und 4) zugeordnet war.

Diese beiden am Rhein gelegenen Konzentrationspunkte erklären auch, wenigstens zum Teil, die der allgemeinen Grundrißform angepaßte NO-SW-Richtung der vom Großen (5) und Kleinen Löwen (6) ausgehenden Straßen, die von der Landseite der Stadt her auf die beiden Kirchen zustreben.

Neben dieser einen Vorzugsrichtung lassen sich aber noch zwei weitere Momente zur Erklärung des Straßennetzes der Stadt heranziehen und zwar ist dabei

1. die Richtung parallel dem Rhein von Bedeutung, durch den über den Alten Markt (3), die Steinstraße (3—4), den Geistmarkt (4) zum Steintor (8) führenden Straßenzug ausgedrückt, dem etwas nördlich die Gasthaus- (17—18) und Lilienstraße (18—19) parallel laufen. Vor allem ist dann aber
2. die Richtung auf den Strom zu im Straßensystem recht gut zu erkennen, wobei keine rechteckigen, sondern eine Reihe kleiner und kleinster,

---

[293]) Dieser Aufsatz ist erschienen in: „Der Deutsche Niederrhein" (8c) p. 42.

[294]) F. Goebel (17) p. 12. Um 1068 wurde die Martinikirche mit der neuen Immunität gegründet.

schiefwinkliger Baublöcke entstehen. Neben den zahlreichen kurzen Gäßchen von der ersten Parallelstraße zum Rhein hin, die die vielen Tore Emmerichs am Rhein aufsuchen,[295]) liegt auch den vom Brinkplatze (7) ausgehenden Straßen dieses Prinzip der Richtung auf den Rhein und auf die am Rhein gelegenen Kirchen und Märkte zugrunde. Vor allem aber zeigen auch die Kaßstraße (6—20), die Hauptverkehrsstraße der Stadt vom Bahnhof zum Rhein, und ihre kurze Fortsetzung, die Christophelstraße (20—11), dieses Streben auf den Rhein zu, und sie münden daher auch in gerader Richtung durch das Christopheltor (11) am Rhein.

Die Kaßstraße (6—20) bildet zusammen mit der den Alten (3) mit dem Geistmarkt (4) verbindenden Steinstraße (3—4) die Hauptdurchgangslinie für den von Wesel—Rees kommenden und nach Arnheim weiterführenden Verkehr durch die Stadt. Dabei mündete die Reeser Landstraße noch im 11. Jahrhundert, bevor ihre jetzige Lage am Bahnhof vorbei geschaffen wurde, in das weiter nordwestlich gelegene Löwentor (9) ein. Ein Plan von 1810[296]) zeigt die den Kleinen Löwen (6) mit der Reeser Landstraße verbindende heutige Mennonitenstraße noch als Sackgasse, die natürlich auch kein Tor besaß.

Bevor aber 1237 der Rhein seinen Lauf an Emmerich vorbei nahm, führte die Reeser Landstraße noch in der gleichen Höhe etwa wie die heutige Steinstraße (3—4) durch das Wassertor (10)[297]) in die Stadt und über die Steinstraße (3—4) und den Geistmarkt (4) durch das Steintor (8) weiter nach Holland. Die Nähe des Rheins aber mit seiner stetigen Überschwemmungsgefahr verursachte besonders in der Winterzeit allmählich die weite Ausbiegung dieser Landstraße im O vor der Stadt nach N durch das Löwentor (9).

Letzteres nahm außerdem, wie auch heute noch, die von Isselburg über Gendringen führende Landstraße auf.

Das im W gelegene Steintor (8) ließ die von Arnheim über Zevenaar und Elten kommende Straße, sowie die Isselstraße, die über Doetinchem—s'Heerenberg führte, ein.

So läßt sich das verwickelte und auf den ersten Blick ganz regellos erscheinende Straßennetz Emmerichs aus folgenden Gesichtspunkten erklären: die um 1000 neu hinzugekommene Immunität mit dem neuen Markt veranlaßte eine vom Kleinen (6) und Großen Löwen (5) ausgehende und auf beide Konzentrationspunkte hinzielende Straßenrichtung. Dem Rhein laufen

---

[295]) Genaueres darüber bei L. Henrichs: Zur Geschichte von Emmerich und Umgegend (22) p. 19 u. 20.

[296]) Schriftl. Mittlg. d. Herrn Rektor F. Goebel vom 10. 5. 27.

[297]) Das Wassertor lag auf einem Ravelin hinter dem Stadtgraben.

zwei Straßenzüge parallel, verbinden Kirchen und Märkte. Vom Brink aus (7) streben dem Rhein und den beiden Märkten (3 und 4) mehrere Straßenzüge zu, die die vorhergenannten Straßen kreuzen.

Zwei Konzentrationspunkte am Rhein und zwei Straßenausgangspunkte in der nördlicheren Stadt, der Kleine Löwe (6) und der Brink (7), bestimmen also dieses Durcheinander der Straßen. L. Henrichs[298]) ist der Meinung, daß Großer und Kleiner Löwe (5 und 6) ehemals nur ein Platz gewesen seien, was ja auch in Anbetracht der erst vom Kleinen Löwen ausgehenden Straßen eine annehmbare Erklärung darstellen würde, zumal ja damals dem Kleinen Löwen gegenüber kein Tor bestand.

Ein Kranz doppelter Wallstraßen zeigt dann den ehemaligen Umfang Emmerichs an, der im NO sich aber nur bis zur halben Ausdehnung der heutigen Mennonitenstraße[299]) erstreckte. Der alte Hafen ist ein Teil des ehemaligen Stadtgrabens.

Ebenso wie die nördliche Hälfte der Stadt gegenüber dem am Rhein gelegenen Stadtgebiet eine Aufteilung in viel größere Baublöcke aufweist, hat sie im Gegensatz zu der engen Bebauung des letzteren noch eine große Reihe von Gartengrundstücken hinter und neben ihren Häusern aufzuweisen.

Emmerich hat durchweg ziemlich schmale und besonders am Rhein recht winklige und enge, oft nur 5—8 m breite Sträßchen. Die Hauptdurchgangsstraßen, Kaß- (6—20) und Steinstraße (3—4), weisen größere Breiten (bis zu 14 m) auf. Dabei ist aber der Fischerort (20—3) nur 7—12 m breit und daher für den Durchgangsverkehr zu eng.

Für den sich in der Jetztzeit immer mehr steigernden Landstraßenverkehr wird, weil Emmerich den lebhaften Durchgangsverkehr zwischen dem Niederrhein und Holland vermittelt, eine neuzeitliche Umleitung um die Altstadt herum gefordert.

Die Stadt erweiterte sich zuerst nach NO, später nach N. Im W läuft die Stadtgrenze hart am Rande der Altstadt vorüber, nach O zu verbietet zu tief gelegenes und daher der Überschwemmungsgefahr ausgesetztes Gelände eine weitere Ausdehnung der Wohnsiedlungen. Das südlich des Bahnhofs sich erstreckende Gebiet wird zudem heute von dem Zoll- und Industriehafen eingenommen. Die hier gegebene günstige Anschlußmöglichkeit an den Bahn- und Wasserweg hat eine Reihe industrieller Werke zur Ansiedlung gelockt. Es steht dort, wenn einmal das Ganze ausgebaut sein wird, ein Gelände von 200 000 qm für Industrie- und Lagerplätze mit Bahn- und Wasseranschluß zur Verfügung.[300])

An der W-Grenze der Stadt hat sich ebenso die Industrie niedergelassen, da hier gleichfalls günstige Verlademöglichkeiten gegeben waren.

298) L. Henrichs (22) p. 26.
299) Den Kleinen Löwen (6) mit der Reeser Landstraße verbindend.
300) Der Reg.-Bezirk Düsseldorf (11) p. 200.

Beide Gebiete im W und O der Stadt sind durch Nebengleise an die Staatsbahn angeschlossen. Im N Emmerichs ist die Dampfstraßenbahn nach s'Heerenberg—Zutphen, die das Stadtgebiet im N berührt, auch mit dem Hafen und dem Staatsbahnhof verbunden.

Der Schwerpunkt Emmerichts liegt dabei also ehemals wie heute am Strom. Hier finden sich noch heute Rathaus und Post am Marktplatz selbst oder nahe bei ihm, hier liegen Haupt- und Nebenzollamt am Hafen, hier sind die beiden Kirchen abseits vom Verkehr an ruhigen Wohnstraßen oder im Schutze ihrer Immunität gelegen. Auch die übrigen öffentlichen Gebäude haben entweder in der Altstadt selbst oder doch ganz nahe ihrer Grenze den Platz.

Da das Gemeindegebiet Hüthum so nahe an die W-Grenze der Altstadt Emmerichs heranreicht, die westlich der Stadt angesiedelten Industrien daher bei ihrer weiteren Ausbreitung immer mehr dem Gemeinwesen Emmerichs verloren gehen, ist die Eingemeindung der hier belegenen Gebiete für die Weiterentwicklung der Stadt zur dringenden Notwendigkeit geworden. Das Hüthumer Gebiet geht dazu in seinem Aussehen in das Emmericher Stadtgebiet über und ist natürlich wirtschaftlich aufs engste mit Emmerich verbunden. Dazu kommt noch, daß die Gemeinde Hüthum viel weiter von Elten, von woher sie verwaltet wird, entfernt ist, als von Emmerich. Bisher aber sind die Emmericher Eingemeindungspläne noch nicht gelungen.[301])

Straßennamen.

Auch für die genauere Erklärung von Emmerichs Grundrißbild sind einzelne Straßennamen recht wertvoll. Die Bezeichnung Alter Markt (3) ist leicht verständlich. Der Geistmarkt (4), urkundlich „super Gyestam, up ter Geest, an die Geest"[302]) genannt, gibt sogleich die erhöhte Lage — er ist ja auch die höchstgelegene Stelle der Stadt —, seine Geestlage, in seinem Namen zu erkennen.

Auch in Emmerich deutet die Straße Hinter dem Mühlenberg im W der Altstadt auf eine alte Mühle hin.

Den Beruf ihrer Anwohner kennzeichnen Öl- (17—7)[303]) und Wollenweberstraße (7—6) und der Fischerort (20—3). Nach den Anwohnern ist auch die Goldsteege genannt.[304])

Ihre Lage geben die Straßen: Im Upver und die Hafenstraße (15 und 16) schon in ihrem Namen an. Emmerich hat eine Reihe von Wallstraßen: Großer und Kleiner Wall, Ostwall, Wallstraße.

---

301) L. Hütten (24) p. 99 ff.
302) L. Henrichs (22) p. 23.
303) Nach den Ölschlägern so genannt.
304) Bezügl. der Erklärung dieses Namens vergl. das oben bei Wesel Gesagte.

Die alten Namen Steintor (8) und Löwentor (9) sind selbst noch erhalten oder die Tornamen sind in Straßennamen übergegangen: so hat die Fährstraße ihre Bezeichnung nach dem Fährtor (14), die Christophelstraße (11—20) nach dem Christopheltor (11), Steinstraße (3—4) und Neuer Steinweg (17—6) geben sich gleich als früh gepflasterte Straßen zu erkennen.

Nach alten Gebäuden, Kirchen und Klöstern sind die Kirch-, Agneten- und Tempelstraße, der Kirchgang und die Patersteege genannt. An der Gasthausstraße (17—18) lag, wie bei Cleve, das im Mittelalter übliche, den durchziehenden Fremden dienende Gasthaus, an dem Pesthof das städtische Pesthaus, an der Burgstraße (von 19 nach NO) die im 14. Jahrhundert errichtete Burg der Grafen von Cleve.

Eine besondere Eigentümlichkeit Emmerichs im Rahmen unserer sieben Städte sind die Straßennamen: Hinter dem Hirsch, Hinter der Laterne, Hinter dem Engel, achter't Rathuys, Bezeichnungen, die wahrscheinlich wohl von dem bestimmten Namen eines Hauses, hinter dem sie lagen, und von dessen besonderem Hauswappen herzuleiten sind.

Aufriß.

Auch in Emmerich kann man im Aufriß zwei große Gebiete unterscheiden. Die Stadtteile am Rhein tragen vor allem den Charakter des alten Handels-Emmerich, während im W, O und N die Industrie der Stadt ihren Stempel aufdrückt.

Die Altstadt zeigt im allgemeinen ein Gewirr von Straßen und Gäßchen, die, meist schmal, durchweg zweistöckige Häuser tragen. Gewöhnlich kehren diese die Firstseite zur Straße hin und haben ein Sattel- oder Mansarddach oder, wie in Wesel, ein kleines Satteldach hinter klassizistisch hochgezogener Front. In den am Rhein gelegenen Straßen und überhaupt im W der Stadt steht noch manch altes Giebelhaus, zuweilen oben mit einem alten Kran zum Heraufschaffen der Waren versehen.

Auch in Emmerich ist wieder der Backstein das gegebene Material zum Häuserbau. Dabei sind die Häuser vielfach mit Ölfarbe gestrichen, alte Häuser auch wohl einfach gekalkt. Dazwischen sind aber in neuerer Zeit, so z. B. auf der Steinstraße und an der Rheinfront, eine Reihe moderner Klinkerbauten entstanden.

Typisch für das Handels-Emmerich ist der Stadtteil am Rhein, etwa der Straßenzug Fischerort (20—3), Alter Markt (3), Steinstraße (3—4). Hier gewinnt man einen mehr stolzen, städtischen Eindruck von Emmerich. Hier ragen die Häuser zu größerer Höhe, etwa zu drei bis vier Stockwerken, auf. Charakteristisch sind die von dieser Hauptverkehrslinie

ausgehenden engen Torsträßchen, die zum Rhein hin absteigend, eine schnelle Verbindung des Stadtzentrums mit dem Strom darstellen. Manchmal erinnert dabei noch ein altes Tor, so z. B. das Christopheltor (11) mit seinem alten Standbild über dem Toreingang, an die mittelalterliche Befestigung der Stadt, oder es sind noch die Toransätze, wie z. B. beim Fährtor (14), erhalten. Dieser Hauptstraßenzug Emmerichs am Rhein, am Fischerort (20—3) und zum Geistmarkt (4) hin außerordentlich eng, ist eine rechte Geschäftsstraße und birgt das Zentrum von Emmerichs Handels- und Verkehrsleben. Neben vielen neueren, einfach gestrichenen Bürgerhäusern findet sich aber gerade hier noch manches alte, stolze, meist zwei- bis dreifenstrige Giebelhaus mit zur Straße gekehrtem, einfachem Sattel- oder geschwungenem Volutengiebel. Recht ansehnlich ist auch heute noch auf dem einen recht städtischen Eindruck hervorrufenden Alten Markt (3) ein stolzes, vierstöckiges Patrizierhaus, ein heute übertünchter Backsteinbau, sehr breit, mit hohem, oftmals abgestuftem Treppengiebel. Doch hat auch hier mancher häßlicher Neubau das alte, schöne Stadtbild entstellt und seine Einheitlichkeit zerstört. Zuweilen, dagegen viel seltener als in Wesel, findet sich ein alter Bau mit hohem, zweistöckigem Vorderhaus.

Der baumbestandene Geistmarkt (4) im W, auch ein Teil der Hauptdurchgangsstraße, zeigt nicht mehr so reiches geschäftliches Leben. Mit seinen nur zwei- oder dreistöckigen Häusern und der an ihm gelegenen Kirche, einem wuchtigen, erst in den letzten Jahrzehnten wieder neu entstandenen Backsteinbau, macht er einen ruhigen Eindruck.

Emmerich hat eine in ganzer Stadtbreite ausgebaute Rheinfassade, die jedoch wenig einheitlich wirkt. Teilweise wird sie nämlich von hohen, vierstöckigen Häusern, teilweise dagegen nur von niedrigen, zweistöckigen oder selbst, wie in der Nähe der Aldegundiskirche (1), von der Rückseite der um die Kirche gelegenen Bauten gebildet. Auch hier findet sich wieder dieselbe Verschiedenheit in der Behandlung des Baumaterials. — Eine große Anzahl von Gasthäusern mit Terrassen, die die ganze Breite des Hauses einnehmen, und zahlreiche Speditionsgeschäfte haben sich in günstigster Lage eben hier niedergelassen.

Lang sich hinziehende Baumreihen bilden einen Promenadenweg am Strom, auf dem wegen der Zollabfertigung stets eine große Reihe von Schiffen lagert. Im W zieht sich von der Martinikirche (2) ab noch ein Teil der alten Stadtmauer dahin mit einigen noch erhaltenen Rundtürmen. Kleine, zweistöckige Häuschen sind in sie hineingebaut.

Der Zoll- und Sicherheitshafen hat Werftanlagen mit einigen Kränen zum Entladen der Schiffe, der Alte Hafen wird dagegen nur noch in seinem oberen Teil benutzt; an seinem Ufer liegen die breiten Zollamtsgebäude. Im übrigen ist er von einem Kranz von Gärten umgeben.

Auf beide Seiten der Altstadt legt sich fest am Rhein je eine Kirche in einem Kranz ruhiger Wohnstraßen, die zum Teil enge, alte Gäßchen sind. Die Martinikirche (2) im W hat eine eigenartige, durch den Rheindurchbruch 1237 bewirkte Form, gesellt sich doch zu ihrem sonst ostwestgerichteten Grundriß ein düsterer, backsteinerner Nordturm und sind die beiden fortgerissenen W-Türme am Rhein durch einen hohen Seitengiebel ersetzt. Die alten Immunitätsgebäude, noch zum großen Teil erhalten, schließen die Kirche von dem geräuschvollen Leben der Steinstraße (3—4) und des Geistmarktes (4) ab. Die Aldegundiskirche (1), ebenfalls ein Backsteinbau mit schlankem gotischem Tuffsteinturm, liegt ebenso ruhig, umringt von kleinen, ein- bis zweistöckigen Häusern, von denen manches einen alten Giebel zur Straße kehrt.

In dem am Rhein gelegenen Teil Emmerichs gibt es dann noch eine ganze Reihe gewundener Sträßchen mit dem bezeichnenden Namen: Hinter dem Engel usw. mit durchweg kleinen, zweistöckigen Häusern, die so recht Alt-Emmerich vor Augen führen.

Die vom Fischerort aus zum Bahnhof führende zweite Hauptstraße der Stadt (6—20) zeigt ebenfalls regstes Geschäftsleben. Von ihr gehen eine Reihe ruhiger Wohnstraßen aus; überhaupt ist das übrige Stadtgebiet Emmerichs von ruhigen, gewundenen und oft sehr schmalen Wohnstraßen und teils auch von recht dörflichen Gassen mit einfachen, gekalkten Langhäusern durchzogen. Hier wie auch an den Wallstraßen herrscht noch lockere Bebauung und legen sich oft weite Gartengrundstücke hinter und zwischen die Häuserreihen.

Besondere Grünanlagen fehlen jedoch im Innern der Stadt vollständig, wofür vielleicht in ihrem so geringen politischen Stadtgebiet der Grund zu suchen ist. Dafür aber hat Emmerich einige baumbestandene Plätze wie z. B. der Brink und der Geistmarkt.

Gleich an den Kranz der bebauten Wallstraßen schließt sich die Industrie um die Altstadt herum an, die Fabrikanlagen mit ihren oft häßlich roten Backsteinbauten und ihren hohen Schornsteinen. Im W, N und im O am Industriehafen dehnen sie sich aus. Auch schon der Große- und Ostwall tragen industrielles Gepräge durch das Bahngelände mit seinen Güterschuppen und die über die Straße gelegten Gleise der Dampfstraßenbahn.

An den übrigen neuangelegten und daher auch breiteren Straßen der Stadt herrscht das Einfamilienhaus vor und wird der neuzeitliche Klinkerbau gepflegt.

d) Xanten.

Eine Übersichtskarte über die Terrassen am untersten deutschen Niederrhein[305]) zeigt, daß sich bei Xanten die rechtsrheinische Niederterrasse der linksrheinischen auf die kurze Entfernung von ca. 4 km nähert. Daher ist hier das Überschwemmungsgebiet des Stromes bedeutend eingeengt, eine Tatsache, die ehemals, als das Rheintal durch den oftmaligen Wechsel der Stromläufe noch arg versumpft war, eben diese Stelle zu einer besonders bevorzugten Übergangsstelle machte.

Entstehung.

Dazu kam, daß zur Römerzeit die Lippe eben hier in den am Fürstenberg vorbeifließenden Rhein mündete.[306]) Gerade der Lippemündung gegenüber befand sich aber zum Rheintal, also zur germanischen Seite, hin der steil abfallende, dagegen vom W her sanft ansteigende Fürstenberg und bot zugleich einen guten Rundblick über die Umgebung. Er wurde von dem sicheren strategischen Blick der Römer sogleich als die günstigste Stelle erkannt, den Eingang in das Lippetal zu überwachen, zugleich den Strom am leichtesten zu überqueren und die Einfälle ins Innere Germaniens zu unternehmen. Augustus legte deshalb 15 v. Chr. auf dem sanften Südanstieg des Fürstenberges südöstlich der heutigen Stadt Xanten das Lager Vetera[307]) an, an dessen SO-Ecke sich eine bürgerliche Ansiedlung bildete. Nach der Zerstörung beider im Bataverkrieg (70 n. Chr.)[308]) entstand zu einem neuen Lager, dessen genauere Lage bisher noch unbekannt ist,[309]) nördlich vom Clever Tor des mittelalterlichen Xanten (Abb. 9 (4)) die Colonia Traiana, die ebenso wie Trier und Cöln nach J. Hagen „geschlossene Siedlungen städtischen Charakters mit rechtwinkligem Straßennetz" darstellten.[310]) Wahrscheinlich hat diese Ansiedlung bis in frühkränkische Zeit hinein bestanden.[311])

E. Renard ist der Ansicht, daß das heutige Xanten um den Viktorsdom herum entstanden sei. Dieser habe ursprünglich als christliche Kirche in dem südlich der Colonia Traiana vor ihren Toren gelegenen römischen Gräberfeld zusammen mit einer bürgerlichen Ansiedlung um ihn herum schon sehr früh, wohl schon gegen Ende der Römerzeit, bestanden.[312]) — Th. Ilgen dagegen glaubt nicht, daß das heutige Xanten sich gleich im Anschluß

---

[305]) Vergl. dazu Abb. 13.

[306]) vergl. oben Abschn.: Die hydrographischen Verhältnisse.

[307]) H. Lehner: Das Römerlager Vetera bei Xanten (31) p. 7 und 9 und vergl. dazu Abb. 9.

[308]) H. Lehner (31) p. 45 u. 47.

[309]) J. Steiner: Das römische Xanten (58) p. 17.

[310]) J. Hagen: Römerstraßen der Rheinprovinz (20) p. 14.

[311]) E. Renard: Rheinische Städtebilder (48) p. 80.

[312]) ebendort p. 88.

an die Römersiedlung entwickelt habe.[313]) Xanten ist nach ihm, ebenso wie Wesel, auf altem Salland, auf dem Gelände des Bischofshofes und des stiftischen Swynbiershofes erwachsen.[314]) — Auch in Xanten sind wieder in der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts die auf dem Salland des Bischofshofes wohnenden Kötter die ältesten Ortseinwohner, daneben die Hüfner, die von ihren verstreut liegenden Hufen nun in die Stadt ziehen.[315])

Xanten erhält dann zugleich mit Rees 1228[316]) von Köln die Stadtrechte und hat dies wohl zum großen Teil seiner Enklavenlage und dem dadurch bedingten Schutzbedürfnis zu danken.

Den Namen „Xanten" leitet Cramer von „sancti, ad sanctos, sanctis" ab, da dort die Gebeine von Martyrern aufbewahrt werden, von Soldaten der thebäischen Legion, die nach einer Legende in der Nähe von Xanten für das Christentum gestorben sein sollen.[317])

Topographische Lage.

Die Stadt liegt hart am Rande der Niederterrasse gegen das Alluvium und ist dem sanften Abfall der Hauptterrasse nach N zu vorgelagert (Abb. 13), eine Anlage, die, wenn sie nicht als Fortsetzung der Römersiedlung zu denken ist, zum mindesten doch dem topographischen Moment der verschiedenen Bodennutzungsmöglichkeit in Nähe der drei Talstufen die Förderung ihrer ersten Ansiedlung dankt.[318])

Lage zum Rhein.

Vom Rhein ist Xanten ca. 1,5 km entfernt, denn nur zur Römerzeit floß der Rhein in ganz geringem Abstand am Rande der Haupt- und Niederterrasse vorüber (Abb. 11). Im Mittelalter dagegen war er weiter von der Stadt entfernt. Wohl bildete sich im 17. Jahrhundert eine Krümme aus, die auf den Fürstenberg zustrebte, wie schon der Rheinlauf von 1634 zeigt. Nach der Karte von Foris aus dem Jahre 1731[319]) hat sich diese Biegung schon so verschärft, wie der heutige Altlauf am Fürstenberg, der 1787—90[320]) durch den sog. Bislicher-Kanal abgetrennt wurde, noch angibt. Xanten hat heute, dieser weiten Entfernung vom Rhein wegen, keinen Handel auf ihm und hat nur eine Anlegestelle für Personendampfer.

---

313) Th. Ilgen (25) p. 3.
314) ebendort p. 59.
315) ebendort p. 68.
316) E. Liesegang (32) p. 35.
317) Genaueres darüber u. auch über den alten Namen „Troia" für Xanten vergl. bei F. Cramer: „Xanten" (6) p. 30 ff.
318) H. Peerenboom (44) p. 81.
319) Beide Karten sind verwertet auf der Karte 28a des Geschichtl. Handatlasses (2).
320) F. Iltgen (28) p. 16.

Im Mittelalter dagegen nahm es auch an dem allgemein geübten Zwischenhandel der clevischen Städte zwischen den Niederlanden und dem Rheingebiet teil. Seiner ersten politischen Zugehörigkeit gemäß tendierte es[321]) in seinem Handel rheinaufwärts vornehmlich nach Cöln.

Geographische Lage.

Zu den Verkehrswegen war es seit alters günstig gelegen (Abb. 13), bildete es doch schon zur Römerzeit eine Hauptstation an der alten, von Rheinberg über Xanten nach Cleve und Nymwegen führenden Römerstraße.[322]) Im Mittelalter lief dann zwar die linksseitige Hauptrheintalstraße durch das Nierstal. Zu dieser Zeit aber wurde Xanten von der von Wesel kommenden und nach Cleve und den Städten Brabants und Flanderns oder nach Nymwegen-Utrecht führenden Straße berührt,[323]) und nahm auch an dem Handel in diesen Richtungen teil. Heute liegt es an der linken Rheintalstraße und an der ihr entsprechenden linken Rheintalbahn.

Auch in der Querrichtung bestand schon zur Römerzeit eine Straße, die von Tongern über Geldern führte und dann im Zuge der heutigen Landstraße Geldern—Xanten das Lager Vetera und die Colonia Traiana aufsuchte.[324]) Im Mittelalter führte dann diese Querstraße nach Wesel, das inzwischen eine weit höhere Bedeutung als Xanten erlangt hatte. Heute geht von Xanten aus eine Landstraße nach Geldern, von der eine Straße zum Nierstal nach Kevelaer abzweigt. Doch hat diese Straße Geldern—Xanten heute weit geringere Bedeutung als zur Römerzeit, zumal ihr eine rechtsrheinische Fortsetzung fehlt. Die Durchgangsstraße in W-O-Richtung mit ihrer rechtsrheinischen Fortsetzung durch das Lippetal hat sich eben im Mittelalter nach Wesel verlegt.

Die von Wesel ausgehende und über Goch-Boxtel nach Vlissingen führende Bahn berührt Xanten und hat westlich der Stadt einen besonderen — von dem Bahnhof der Rheintalstrecke geschiedenen — Bahnhof (Abb. 9a).

So hat Xanten, wenn man davon absieht, daß es nicht fest am Rhein liegt, heute eine verhältnismäßig günstige geographische Lage.

Daß es sich trotz seiner auch im Mittelalter günstigen Lagebedingungen so wenig entwickelt hat — es ist doch auch heute nur ein Landstädtchen von 4774 Einwohnern[325]) — ist ebenso wie bei Rees vor allem darauf

---

321) W. Meier: Die clevischen Städte im 17. u. 18. Jahrh. (37) p. 148.
322) J. Hagen (20) p. 65.
323) F. Rauers (46) Tafel 6.
324) J. Hagen (20) p. 133—135.
325) Schriftl. Mittlg. der Industrie- u. Handels-Kammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort vom 21. 2. 27.

zurückzuführen, daß die Städte sich infolge ihrer zu großen Anzahl gegenseitig in der Entwicklung behinderten.

Wirtschaftsverhältnisse.

Xanten hat heute mehrere kleine Industriezweige, so ein Stanz- und Emaillierwerk (in normalen Zeiten ca. 400 Arbeitnehmer), Schuhindustrie (ca. 130—140 Arbeitnehmer), ein Kunststein- und Terrazzowerk (ca. 40 Arbeitnehmer) und Scherenfabrikation (ca. 40 Arbeitnehmer)[326]). Etwa 300 seiner Einwohner gehen auf der Zeche Rheinpreußen in Moers, auf den Solvay-Werken in Borth, in der Schuh- und Margarineindustrie Cleves ihrem täglichen Erwerb nach, auch ist ein Teil seiner Einwohner noch in landwirtschaftlichen Betrieben tätig.[327]).

Grundriß.

Die Stadtfläche Xantens stellt ein Rechteck dar, das in seiner Längsausdehnung von der linken Rheintalstraße bestimmt wird (Abb. 9). Diese, auch in der Stadt als Durchgangsstraße ausgebaut, ca. 8—10 m breit, Trägerin des Hauptverkehrs und dadurch auch Hauptgeschäftsstraße der Stadt, erforderte für ihren Durchgang zwei Tore, das Mars- und Clever Tor (1 und 4). Die Längsrichtung wird ferner durch eine von Beek herkommende, durch Xanten hindurch nach Lüttingen, Wardt und Rees führende Straße gewahrt, die den östlichen Teil des Marktplatzes quert und für deren Durchgang durch die Stadt ebenfalls zwei Tore, das Scharn- und Rhein-Tor (2 und 3), benötigt wurden.

Aus dem Grundriß Xantens hebt sich ferner die Domimmunität heraus, aus den Domgebäuden, einem um sie herumführenden freien Platz und den sie umlagernden Immunitätshäusern bestehend. Ein Straßenkranz schließt diesen besonderen Teil Xantens gegen die übrige Stadt ab. In ganzer Breite legt sich der Markt vor die Immunität. Nur zwei kleine, der Hauptstraße parallele Straßen verbinden den Domplatz selbst mit dem äußeren Straßenkranz. Charakteristisch ist der Domplatz durch eine Kapelle, die die kurze Verbindungsstraße nur durch einen Torbogen eintreten läßt, von dem Marktleben geschieden.

An der Westseite des Marktes führt die Hauptstraße der Stadt vorüber, während die zweite Durchgangsstraße seine östliche Hälfte quert. Das Rathaus (7) liegt in günstiger Verkehrslage dort, wo die östliche Durchgangsstraße von S her in den Markt einmündet. Ruhige Wohnstraßen teilen das übrige Stadtgebiet ziemlich rechtwinklig auf. Die Querrichtung

[326]) Mündliche Mitteilung von seiten des Bürgermeisteramtes Xanten vom 3. Juni 27.

[327]) ca. 120 Arbeitnehmer sind noch in der Landwirtschaft beschäftigt.

tritt so gegenüber der Längserstreckung zurück und wird nur durch die im W durch das Markttor (5) eintretende Sonsbecker Landstraße und durch den breit gelagerten Markt gewahrt. Dieser Querrichtung entsprach, da ein direkter Zugang zum Rhein nicht vorhanden war, kein besonderes Tor an der Ostseite. Auf der westlichen Durchgangsstraße mußte der gesamte, von Sonsbeck und von S herkommende Verkehr noch einmal das Mitteltor (6) passieren. Recht gut sind die Wallstraßen noch zu erkennen, die rechteckig die dichtbebaute Altstadt umziehen.

Über N, W und S hat sich Xanten ausgebreitet, während das der O-Seite vorgelagerte Gelände zu tief und daher der Bebauung unzugänglich ist.

Straßennamen.

In Xanten findet sich wie bei den oben behandelten Städten eine Gasthaussteege und eine Mühlensteege, eine Kirchstraße und sind nach den alten Toren die Mars-, Scharn- und Cleverstraße genannt. Hoch- (9) und Niederstraße (10) deuten die etwas höhere oder niedrigere Lage der Straßen an, wobei aber schon geringe Höhenunterschiede von Bedeutung sind. Die Bezeichnung Entenmarkt (8) gibt auch hier den ehemaligen Zweck dieses allerdings nur unbedeutenden und kleinen Marktplatzes an.

Aufriß.

Vom Rhein her sieht man Xanten dem sanften Abfall des dicht bewaldeten Fürstenberges nach N zu vorgelagert, überragt von den wuchtigen Domtürmen, die für sein Stadtbild so außerordentlich charakteristisch sind.

Auch Xanten zeigt in seinem Aufriß das ruhige, friedliche Kleinstädtchen. Seine kleinen, zweistöckigen, oft in den Mauerstraßen und in den zum Wall hinführenden Gäßchen nur einstöckigen, manchmal recht ärmlichen Häuschen, das alte, holprige Pflaster der sehr gewundenen Nebenstraßen, die Pumpen vor den Türen, alles das stimmt diesem Eindruck zu. Nur die größeren Durchgangsstraßen, ihrem Zweck entsprechend breiter angelegt und ausgebaut, zeigen eine Reihe von Geschäften und zahlreiche Gasthäuser, besonders in den nahe am Hauptmarkt gelegenen Partien. Dieser selbst trägt ebenso besonders in seinem westlichen Teil ein geschäftiges Aussehen. Seine mächtige Eiche in der Mitte, sein Lindenkranz und der alte Brunnen passen aber wieder so recht zu dem Kleinstädtchen Xanten. Nach O zu ohne Geschäfte, ist er ruhiger Wohnplatz. Hier liegt das Rathaus, das aber weder durch seinen Aufriß, noch durch eine etwa besonders hervorgehobene Lage vor den übrigen Häusern ausgezeichnet ist. Die schlichte Kirche am Markt ziert nur ein kleines Türmchen. Sie bildet den Bildabschluß der von SO her auf sie zulaufenden Marsstraße. Ihr gegenüber liegt inmitten neuerer Bürgerhäuser das aus der zweiten Hälfte des 15.

Jahrhunderts[328]) stammende sog. „gotische Haus", ein dreistöckiger Tuffsteinbau mit einem mit Fialen gezierten backsteinernen Treppengiebel. Vollkommen getrennt durch eine dichte Häuserreihe und durch die weiß gekalkte, mit blauem Schieferdach belegte Immunitätsmauer ist der Markt vom Dom und seiner Umgebung. Nur die Michaelskapelle mit Satteldach und einem Rundtürmchen mit spitzer Haube gewährt durch ihren einfachen romanischen Tordurchgang Zutritt zu dem weiten Domplatz.

Hier ragt der Dom mit seinen spätromanischen W-Türmen und seinem spätgotischen Langhaus auf. Verschiedenes Material: Tuffsteine, Trachyt und Sandsteine sind bei seinem Bau verwandt worden. Der an der N-Seite angebaute Kreuzgang, das Bibliotheksgebäude des Stiftes usw. bestehen dagegen aus Backstein. In einem Kranz von Gärten liegen hier die noch gut erhaltenen, oft mit einem Treppen- oder Volutengiebel gezierten, alten Immunitätshäuser, vom Dom selbst durch einen breiten, an der Chorseite mit Lindenbäumen bestandenen Durchgang getrennt. Sie lassen, da sie ziemlich dicht um den Dom gelagert sind, dessen imposante Ausmaße noch weit besser zutage treten. An der NW-Seite ist der Ring dieser alten Bauten von dem langgestreckten Backsteinneubau des Krankenhauses unterbrochen. Dem Hauptportal des Domes lagert sich ein weiter Grünplatz mit einem schlichten Denkmal vor. Diese weite Immunität ist mit Ausnahme des Teils an der Cleverstraße noch heute durch eine mächtige, hohe Mauer abgeschlossen, die vor allem an der Ost- und Nordostseite sehr gut erhalten ist und mehrere hübsche, eckig gebaute Pavillons und Erker aufweist. Heute manchmal von einem kleinen Tor durchbrochen, führt eine Treppe zu den Gärten und Immunitätshäusern.

Die Hausformen sind in Xanten dieselben wie in den übrigen niederrheinischen Städtchen. An den bedeutenderen Straßen der Stadt ziehen sich die durchweg zweistöckigen und meist dreifenstrigen Häuschen eng aneinander geschlossen dahin, ab und zu mal dazwischen der etwas größere Bau eines Hotels oder Privathauses. Zuweilen trifft man hier, wie auch vor der Stadt, wo sich die Bebauung vor allem an der SW- und S-Seite weiterzieht, neuere Backstein- oder auch Klinkerbauten. Die kleineren Gäßchen dagegen und die Mauerstraßen selbst haben oft nur ein- bis zweistöckige, kleine Häuser, einfach gekalkt oder getüncht. Besonders an den alten Stadtwällen selbst herrscht lockere Bebauung und zeigt sich oft von der Wallstraße her nur die Rückseite eines rotdachigen Häuschens in seinem Garten. Manchmal läuft solch ein altes Gäßchen, wie das z. B. bei dem für die neue Straße zur Bahn durch die Stadt gebrochenen Gäßchen ist (auf Abb. 9 eingezeichnet), gleich auf einen Mauerturm zu und dieser gibt ihr dann einen malerischen Bildabschluß. Die alte Stadtmauer Xantens

---

[328]) Der Deutsche Niederrhein vom Erftgebiet bis zur Landesgrenze (9) p. 331.

ist nämlich noch mit Ausnahme der Partie zwischen den beiden Toren an der NW-Ecke der Stadt erhalten; ebenso eine ganze Anzahl alter Rundtürme, oft von Efeu bewachsen und mit oben spitz zulaufendem Dach versehen. Andererseits schaut man immer wieder von der Mauer her durch solch eine kleine Straße auf die wuchtigen Domtürme. Das starke backsteinerne Clever Tor, ein mittelalterliches Doppeltor mit mächtigem Mittelstück, das ein hohes, von Ecktürmchen umstelltes Satteldach trägt, flankiert von wuchtigen Rundtürmen mit spitzer Haube, kündet von Xantens Festungszeit unter cölnischer und clevischer Herrschaft. Der noch stehende plumpe, viereckige Turm des Markttores (5) dient heute als Gefängnis. Das an der Hauptdurchgangsstraße der Stadt gelegene Mitteltor ist überbaut, hat zwei einfache rundbogige Durchgänge und erweckt mit seinen Verblendziegeln einen modernen Eindruck. Ein altes Gäßchen läuft auf die auf die Stadtmauer aufgesetzte weißgekalkte Windmühle zu, die einen weiten Umgang aus Holz trägt.

Das vor der Mauer gelegene Gelände an der Rheinseite, etwa 2 m tiefer gelegen und hier von weiten, fruchtbaren Wiesen eingenommen, zeigt in einem heute noch bestehenden und von Weiden umsäumten Wassergraben den ehemaligen Stadtgraben an. Hier liegt, in einem Garten versteckt, die alte Karthause, mit hohem, dreistöckigem Mittelbau und hübschen Giebeln. An den übrigen Seiten ist das ehemalige Grabengelände ausgefüllt und heute von einem Kranz von Gärten eingenommen, die im Verein mit dem nahe gelegenen, bewaldeten Fürstenberg und der Wiesenniederung zum Rhein hin neben der Stadt die echte niederrheinische Landschaft nicht vermissen lassen. Die wenige Industrie, die Xanten hat, dehnt sich vor allem an der W- und S-Seite der Stadt aus.

e) Rees.

Topographische Lage.

Rees hat eine recht gute topographische Lage fest am Strom auf einer etwas höher gelegenen Stelle des Alluviums (Abb. 13). Seine durchschnittliche Höhenlage beträgt 18 m, während das umgebende alluviale Gelände nur 16,5—17,5 m hoch ist.

Entstehung.

Ehemals bildete es sicher bei Überschreitung des hier im N sich immer mehr verbreiternden Überschwemmungsgebietes des Rheines einen Stützpunkt, zumal sich links des Stromes ein Niederterrassenzipfel der Stadt entgegenstreckt. Diese günstigen topographischen Momente und die sich hier ausbreitende weite, fruchtbare Wiesen- und Ackerniederung werden die ersten

Ansiedler angelockt haben. Die erste urkundliche Erwähnung des Ortes stammt aus dem 11. Jahrhundert[329]). Die Gründung einer Kollegiatkirche mit einem besonderen Kollegiatkapitel[330]) und die Eigenschaft der Stadt als Zollstätte der Erzbischöfe von Cöln[331]) förderten sicherlich später ihre Entwicklung. Als eine der ersten erhielt sie 1228[332]) die Stadtrechte durch die Erzbischöfe von Cöln.

Schutz gegen Hochwasser.

Innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes gelegen, wird Rees durch den Banndeich, dessen Krone in der Nähe der Stadt auf 9,26 m am Reeser Pegel liegt[333]), sowie auch durch seine noch gut erhaltenen Wälle und vor allem durch seine mächtige alte Mauer am Rhein gegen die Hochwasser geschützt. Nur die fest am Strom gelegenen randlichen Teile der Stadt — besonders im SO — werden bei höherem Hochwasser überschwemmt. So drangen z. B. im Jahre 1926, bei dem letzten bedeutenderen Hochwasser, die Hochfluten durch das Kranentor (Abb. 6 (10)), bedeckten etwa bis zum Rathaus (2) den östlichen Teil des Marktplatzes (1), erreichten den Kirchplatz (3) und überfluteten teilweise auch die östlich des Kirchplatzes gelegenen Straßen. Das die Stadt umgebende und dem Rhein zugewandte Gelände vor den nach W und O abzweigenden Banndeichen wurde natürlich ebenfalls überschwemmt[334]).

Wie schon der weitausholende Bogen des alten Rheins im O der Stadt vermuten läßt (Abb. 6a), hat Rees sich oft gegen den Ansturm der Fluten schützen müssen.

Sein Name, den Westermann[335]) und andere von „ried, reed" = Schilf oder Ries ableiten, deutet schon darauf hin. E. Liesegang[336]) glaubt, daß er von den Schutzpflanzen, den Weiden und dem Wardholz herrühre, das zum Schutze des Ufers gegen die Abspülung durch die Wasser des Rheins gepflanzt wurde.

Rheinlaufänderungen in der Nähe der Stadt.

Im 17. Jahrhundert[337]) wurde der Reeser Durchstich angelegt, um den immer mehr auf Rees zudrängenden Fluß, der zu dieser Zeit, wie der

---

329) F. Iltgen: (28) p. 31.
330) Der Reg.-Bezirk Düsseldorf (11) p. 202.
331) Dazu vergl. Geschichtl. Handatlas d. Rheinprovinz. (2) Karte 30.
332) E. Liesegang (32) p. 35.
333) Der Rheinstrom . . . (12) p. 259. Dabei liegt der O-Punkt des Reeser Pegels auf 11,73 m ü. N. N.
334) Mündliche Mitteilung von seiten des Bürgermeisteramtes Rees vom 28. 4. 1927.
335) K. Westermann (64) p. 8.
336) E. Liesegang (33) p. 6.
337) E. Beyerhaus (3) p. 74.

auf Karte 28a des Geschichtlichen Handatlasses wiedergegebene Rheinlauf von 1634 zeigt[338]), noch um das Reeser Eiland herumfloß und die Stadt vollkommen zu vernichten drohte, von der Stadt abzulenken. 1861 mußte eine neue, an diesem Durchstich entstandene, große Bucht oberhalb von Rees durch Anlage von Buhnen beseitigt werden[339]). — Heute ist der alte Hafen, der im O der Stadt dem Altrhein parallel läuft, vom Hauptstrom abgeschlossen und wird nicht mehr benutzt. 1926 aber erhielt die Stadt eine neue Werftanlage im W[340]), die aber, da sie ohne jede Verbindung mit der Staatsbahn ist, nur dem Umschlagsverkehr der Stadt selbst dient.

Die für die Entwicklung maßgebend gewesenen Faktoren.

Fest am Strom gelegen, beteiligte sich Rees an dem regen Transithandel der niederrheinischen Städte nach den Niederlanden und Cöln. Die schon mehrmals erwähnte Urkunde von 1142[341]) nennt auch Rees unter den handeltreibenden niederrheinischen Städten. Außerdem hatte Rees Handelsbeziehungen zum westfälischen Hinterland[342]), es hatte Getreide- und Viehmärkte. Seine Eigenschaft als Zollstätte der Cölner Erzbischöfe brachte weiteren Handel in die Stadt. Auch diese kleinen niederrheinischen Städte waren Konzentrationspunkte für das umliegende Land, handelten mit dessen Produkten und versorgten es ihrerseits mit den Erzeugnissen ihrer Gewerbe. Einer bedeutenderen Entwicklung von Rees stand vor allem die große Zahl von Städten auf so kleinem Raum entgegen, und Rees vor allem wurde durch das wirtschaftlich weit stärkere Wesel gehemmt und besonders sein Handel nach Westfalen durch diese Stadt geschädigt[343]). Ebenso wie bei Wesel und Emmerich veranlaßte auch bei Rees der Rückgang des Handels, verbunden mit dem Tiefstand der Rheinschiffahrt, und die zahllosen Kriegswirren seit Ende des 16. Jahrhunderts einen Tiefstand der städtischen Entwicklung. Vor allem unterband auch das vom 14. Jahrhundert ab immer mehr erstarkende und bis zum 19. Jahrhundert bestehende Cölner Stapelrecht den Rheinhandel der stromabwärts von Cöln gelegenen Städte[344]).

Geographische Lage.

Einem bedeutenderen neuzeitlichen Aufschwung seines Gemeinwesens steht in 1. Linie der Umstand entgegen, daß die Stadt von der rechten Rhein-

---

338) Geschichtl. Handatlas d. Rheinprovinz (2).
339) Die Arbeiten d. Rheinstrombauverwaltung (14) p. 225.
340) Abhandlg.: „Die Stadt Rees" in: „Der deutsche Niederrhein" (8a) p. 41.
341) E. Liesegang (32) p. 607.
342) ebendort p. 607/8.
343) E. Liesegang (33) p. 9/10.
344) H. Münker (41) p. 37.

talbahn nicht berührt wird (Abb. 13). An sie und an die Strecke Emmerich-Münster ist Rees nur in Empel durch eine nach N führende Straßenbahnlinie angeschlossen. Dieser entspricht eine nach Empel führende und dann in Isselburg an die Straße Emmerich-Isselburg-Bocholt-Münster anschließende Landstraße. Außerdem verbindet die Kleinbahnlinie des Alluviums die Stadt mit Wesel und Emmerich. Die rechte Rheintalstraße dagegen, die sich in ihrem Verlauf ganz nah an den Rand der Niederterrasse hält und in weit ausholendem Bogen in der Nähe von Rees die alten Rheinläufe umzieht, berührt die Stadt nur am äußersten Nordzipfel.

Wirtschaftsverhältnisse.

Heute ist die Stadt mit ihren 4462 Einwohnern[345]) ein rechtes Landstädtchen mit nur wenig und unbedeutender Industrie. Es hat Tabakindustrie, daneben Pfeifenfabrikation, Krankenhausmöbelindustrie, einige Dachziegeleien und Käsefabrikation, die mehrere Molkereien in der Umgebung betreibt[346]).

Ihr Rheinverkehr ist unbedeutend, der Gesamtumschlag betrug 1926 nur 14 308 t, wovon die Abfuhr nur 223 t ausmachte[347]).

Grundriß.

Die Grundrißform von Rees stellt ein Oval dar, das sich fest an den Strom anschließt. Diese Umrißlinie war für das am Rhein gelegene Rees, das lange Zeit hindurch als kölnische Exklave eine exponierte Lage hatte, als kürzeste Verteidigungslinie besonders geeignet.

Daß sich die Stadt im SW nicht ganz bis an den Strom vorschiebt, liegt in dem hier zu tief gelegenen und daher der Bebauung unzugänglichen Gebiet begründet. Spitzwinklig stellt sich die Stadt in den Strom hinein, was wiederum einen Rückschluß auf den Ansturm der Fluten und die Abnagung des Ufers durch sie erlaubt.

Zwei Tore an der Landseite, Fall- (5) und Delltor (6), nahmen die von N her in die Stadt eintretende Landstraße von Wesel, vereinigt mit der von Isselburg-Empel herkommenden Straße und die Landstraße von Emmerich auf. Charakteristisch ist dabei für Rees als ehemalige Festung der der Tordeckung halber kurz vor dem Eintritt so stark gewunde S-förmige Verlauf dieser Straßen. Auf geradem Wege werden beide Hauptstraßen an den beiden Seiten des langgestreckten Marktes vorbei durch zwei Tore (8 und 10) zum Rhein geführt. Durch sie ist die Richtung senkrecht auf

---

345) Schriftl. Mittlg. d. Industrie- u. Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort vom 21. 2. 1927.

346) Schriftl. Mittlg. d. Bürgermeisteramtes Rees vom 27. Juni 1927.

347) Schiffahrts- und Hafenverkehr . . . (50) p. 3. u. 5.

den Strom zu gewahrt. Eine in etwa dem Rheinlauf, vor allem in seiner ehemaligen Gestalt, parallele und zu den beiden ersten Straßen rechtwinklige Richtung ist in dem so langgezogenen, rechteckigen Marktplatz (1) und in einer Reihe ruhiger, ihm paralleler oder rechtwinklig zu ihm verlaufender Wohnstraßen gegeben. Es entsteht so eine durchweg rechtwinklige Aufteilung der Stadtfläche, wobei wiederum, wie auch bei Wesel und Emmerich, das am Rhein gelegene Stadtgebiet besonders kleine Baublöcke aufweist.

Zwei weitere Tore im W und O (7 und 4) gewährten Zugang zu der westlich der Stadt sich ausdehnenden Reeserward und zum Hafen im O. Die Waterporte (9) war weniger wichtig und stellte nur einen schmalen Zugang vom Markt zum Rhein dar.

Ihrer Bedeutung als Fortsetzung der Landstraßen entsprechend, sind die beiden durchweg senkrecht zum Strom gerichteten Straßenzüge neben dem Markt auch heute noch die Hauptgeschäftsstraßen der Stadt. Von ihnen hat vor allem die westliche Dellstraße größere Breite (ca. 10 m), während im übrigen die Straßen meist nur 5—8 m Breite aufweisen. Recht gut sind an der Landseite von Rees die Wallstraßen der einst so starken Festung Rees und davor das tief gelegene Gelände der ehemaligen Stadtgräben in seiner charakteristischen Zickzackform noch erhalten[348]). Der langgestreckte Markt (1), zwischen den beiden Hauptstraßenlinien der Stadt gelegen, hat eine für die sonstige Bedeutung der Stadt ungewöhnliche Größe. Recht charakteristisch ist der große, rechteckige Kirchplatz (3) vom Markt durch das sich in seiner ganzen Breiterstreckung vor ihn legende Rathaus (2) geschieden, und es bleibt nur ein schmaler Zugang zu letzterem. Auch an der NO-Ecke zwang ein noch bis vor kurzem hier liegendes Haus die beiden einmündenden Straßen zum Ausbiegen und schloß auch hier den Kirchplatz gegen die übrige Stadt ab.

Zwischen den nach W und O ausgehenden Banndeichen dehnen sich im N der Stadt um die hier einmündenden Landstraßen die neueren Stadtteile von Rees aus.

Das zum Rhein hin vor den Banndeichen sich befindende Gelände liegt zu tief und ist, wie oben erwähnt, den Überschwemmungen ausgesetzt. Es kam daher für die Ausdehnung der Stadt nicht in Frage.

Im N herrscht natürlich durchweg lockere Bebauung und sind die Straßen breit und modern angelegt. Neben den vielen Gartengrundstücken sind hier auch schon die Anfänge von Grünanlagen zu begrüßen. Hier liegen die neueren öffentlichen Gebäude, wie das Amtsgericht, das Gymnasium, die Post, die Bahnhofsanlagen der Kleinbahnen und der Güterbahnhof.

---

[348]) Die Festungswerke von Rees verfielen, nachdem sie zuletzt 1758 bis 1763 von den Franzosen wenigstens teilweise noch einmal wiederhergestellt worden waren. (J. Düffel: Die Reeser Stadtbefestigungen . . . Rees 1910/11 p. 19.)

Eine neuzeitlich ausgebaute, die drei Landstraßen in fast westöstlicher Richtung querende Verbindungsstraße führt die von W und O kommenden Landstraßen nur durch diesen neuen Stadtteil hindurch, ohne daß dabei die Altstadt berührt wird.

Straßennamen.

Bei Rees deuten die Straßennamen vor allem noch auf die alten Festungswerke hin. Außer den noch heute gebrauchten Bezeichnungen: Kranentor (10), Dell- (6) und Falltor (5), geben die Straßennamen Dell-, Fall- und Rheinstraße die Lage der alten Tore an, und deuten die Bezeichnungen: Weißer Turm und Am Bär auf alte Mauertürme und Bollwerke hin. Die Rheinstraße und die hinter der Stadtmauer gelegene Hohe Rheinstraße laufen dem Rhein parallel oder senkrecht auf ihn zu und finden sich hier wie überhaupt in mehreren unserer sieben Städte. Ihre Lage kennzeichnen die Wasserstraße nahe dem Strom und die in dem, der Stromrichtung nach gerechneten, oberen Teil von Rees gelegene Oberstadt. Die Kapitelstraße mündet in die NW-Ecke des Kirchplatzes ein und deutet auf das alte Kollegialkapitel hin, die Mühlenstraße findet sich in der Nähe des alten, mächtigen Mühlenturmes (11).

Aufriß.

L. Mathar[349]) sagt in seinem Werk über den Niederrhein, daß Rees „wohl eines der schönsten, charakteristischsten Städtchen am ganzen Niederrhein" sei. Seine Rheinfront versetzt uns so recht ins Mittelalter. Hier türmt sich gleich hinter dem Ufer die alte, mächtige Backsteinmauer, die in ihrer alten Höhe bis zu 6 m erhalten ist, mit den kräftigen Stützen und Rundtürmen auf. Der aus Basalt und Ziegeln aufgebaute, düstere Mühlenturm (11), ein alter, mächtiger Stadtturm, heute ohne Mauerkranz dastehend, ist ein Zeichen echt cölnischer Befestigungskunst am Niederrhein. Außer ihm stehen noch zwei — allerdings auch nur teilweise — erhaltene Rundtürme da, wovon einer heute die Terrasse eines Gasthauses trägt. Oder es reckt sich ein kleines Rundtürmchen mit Rundbogenfries und spitzer Haube auf.

Die kleinen, ein- bis zweistöckigen Häuschen, die hinter der Mauer liegen, ragen nur mit ihrem Dach über sie empor. Sie sind förmlich mit ihr verwachsen. Dabei stellt sich einmal die Giebel-, einmal die Firstseite zur Mauer hin. Diese hat keinen bogenförmigen Verlauf, sondern tritt einmal vor und springt dann wieder zurück. Sie ist so recht ein Bild des stolzen, starken Mittelalters, der Zeit, da Rees noch cölnische Enklave in clevischem Gebiet war und sich als stark ausgebaute Festung seine Freiheit zu

---

349) L. Mathar: Der Niederrhein (35) p. 15.

wahren suchte. Zugleich bot sie auch der ständig dem Angriff des Stromes ausgesetzten Stadt Schutz. Da, wo sie am östlichen Teil des Rheinufers nicht mehr erhalten ist, hat man neuerdings, wohl zum Schutz, eine niedrige Mauer errichtet, durch die hindurch kleine Treppen zu den höher gelegenen, meist ein- und zweistöckigen Häusern am Ufer führen.

Die NO-Ecke der Stadt mit dem alten Rondeel und dem baumbestandenen Wall „Am Bär“ zeigen ebenfalls wieder, hoch über dem Vorland gelegen, die alte, feste Mauer mit den nach oben spitz zulaufenden, mächtigen Stützen. Der alte Hafen vor ihm ist schon ziemlich weit verlandet und, da er nicht mehr benutzt wird, auch ohne jede Werftanlage. Letztere findet sich dagegen, obgleich noch sehr klein und unbedeutend, im SW zusammen mit einem großen backsteinernen Lagerhaus.

Die Landseite der Stadt zeigt noch den alten, hohen Wall und davor die Konturen des tiefer gelegenen, ehemaligen Stadtgrabengeländes, ein altes Ravelin, die Erhöhung einer ehemaligen Bastion usw.

Am Rhein sind noch das Rheintor (8), gekalkt und heute einstöckig überhaupt, und, mit einem schmalen Zugang vom Markt her, das Kranentor (10), ebenfalls ein überbautes Backsteintor, erhalten. Außerordentlich überraschend wirkt im Innern der Stadt der langgestreckte, rechteckige Marktplatz (1). Das alte, stolze Rathaus (2), ein dreistöckiger Tuffsteinbau mit Zinnenkranz und spitzem Türmchen, legt sich quer vor den Zugang zum Kirchplatz (3). Eine Reihe hübscher, zwei- bis dreistöckiger Häuschen mit fein geschwungenem Renaissance- oder hochgerecktem Treppengiebel, dazwischen auch neuere Häuser, die Firstseite zur Straße gekehrt, mit abgewalmtem oder Satteldach oder auch mit klassizistisch hochgezogener Front, durchweg zwei- bis dreifenstrig, umrahmen ihn. Am unteren Ende des Marktes (1) steht noch der alte Brunnen. Alles das erweckt den Eindruck eines friedlichen, kleinen Städtchens.

Eine Reihe kleiner Läden dient dem Geschäftsleben der Stadt. Mehrere kleine Gäßchen, zwei davon mit einem hübschen Torbogen geziert, führen vom Markt her zu den Häuschen an der Rheinmauer. Die sie untereinander verbindende Hohe Rheinstraße erinnert mit ihren niedrigen, zweistöckigen Häuschen an die Hafenvorstadt Wesels.

Rees ist mit seinen sanftgeschwungenen, schmalen Wohnstraßen, mit dem alten, holprigen Pflaster, den Pumpen vor den Türen, so recht „verträumt und still“, wie L. Mathar sagt[350]).

Industrie findet sich nur wenig hier und, soweit sie vorhanden ist, stört sie das Straßenbild nicht. Außer dem Markt (1), der Fallstraße und der breiter angelegten Dellstraße, wo sich das Geschäftsleben der Stadt abspielt und wo sich auch wohl zwei- bis dreistöckige Häuser finden, sind fast

---

350) L. Mathar (35) p. 208.

nur ruhige Wohnstraßen zu verzeichnen. Auch der geräumige, baumbestandene Kirchplatz (3) mit seiner außen verzementierten, dreischiffigen Hallenkirche, deren schweren Türmen und den um ihn lagernden Wohnhäuschen macht einen friedlichen, ruhigen Eindruck.

Vor Dell- (6) und Falltor (5) breitet sich nach N zu zwischen den Landstraßen nach Rees und Emmerich das neue Rees, ein nettes Wohnviertel mit einigen oben erwähnten öffentlichen Gebäuden und den Bahnanlagen, aus. An breit ausgebauten Straßen liegen hier hübsche, neuzeitliche, in Klinkerstein gehaltene oder verputzte Bürgerhäuser in weiten Gärten.

Tragen auch die Wälle, mit Ausnahme der Partie „Am Bär", keine Baumreihen oder Promenadenwege, so wird dieses doch reichlich durch einen Kranz von Gärten ersetzt, der sich um das Städtchen herumlegt. Doch beginnt man schon im N, da, wo die Stadt sich erweitert, damit, in Nähe der Hauptstraße auch Grünflächen anzulegen.

f) Orsoy.

Topographische Lage.

Die topographische Lage Orsoys ist der von Rees eng verwandt (Abb. 13), liegt es doch, ebenso wie Rees, fest am Rheinstrom auf erhöhtem Alluvialgelände. Die durchschnittliche Höhenlage seiner Stadtfläche beträgt nämlich 29 m, während das umgebende Alluvium nur durchweg 24—25 m hoch gelegen ist. Orsoys erhöhte Lage fällt auch landschaftlich ins Auge, wenn man vom Rhein her das Städtchen betritt.

Die höhere Lage und vor allem auch seine hohen, ehemaligen Festungswälle schützen es gegen Hochwasser, so daß Orsoy bei Hochwasser eine einsame Insel darstellt, denn auch das westlich der Stadt gelegene Gebiet wird überschwemmt, sobald die Fluten die Höhe des Sommerdeiches erreicht haben[351]). Es liegt im natürlichen Überschwemmungsgebiet des Stromes und der Orsoy schützende Banndeich hat 9,40 m Pegelhöhe[352]).

Entstehung.

Inmitten der weiten, fruchtbaren Rheinniederung gelegen, ist es sicher ebenso wie Xanten, Wesel und Emmerich auf altem Salland entstanden, wird doch ein Hof Orsoy in einer Urkunde Dietrichs V. 1233 genannt[353]). Die Ansiedlung wurde durch ihre Eigenschaft als Zollstätte in ihrer Entwicklung gefördert, wobei der Zoll, ursprünglich in Händen des Reiches, sich

[351]) B. Mertens: Geschichte der Stadt Orsoy (38) p. 155/6.
[352]) ebendort p. 155/6.
[353]) ebendort p. 15.

1241 im Besitz der Grafen von Cleve findet[354]). Ob die Stadterhebung Orsoys später überhaupt ausgesprochen wurde oder ob es nur stillschweigend Stadtrechte genoß, darüber bestehen Zweifel. Vielleicht wurden ihm 1318 die Stadtrechte verliehen[355]). Die Deutung seines Namens ist noch recht zweifelhaft, vielleicht ist das Wort keltischen Ursprungs[356]).

Orsoys Lage zum Rhein.

Die Stadt lag ebenso wie Rees während der ganzen Zeit ihres Bestehens fest am Rhein, und dieser hat in ihrer Nähe seinen Lauf nur unbedeutend geändert. Wohl mußte sie sich gegen die immer mehr andrängenden Fluten schützen, und daher wurde 1863 das Ufer vor Orsoy durch weit in den Strom reichende Buhnen verstärkt und der Rhein durch die sich nun bildenden Anlandungen ca. 300 m von der Stadt fortverlegt. Orsoys alter Hafen im N der Stadt, 1685 angelegt, versandete und verschlammte trotz mehrfacher Verbesserungen im 19. Jahrhundert immer wieder und dient heute kaum noch der Schiffahrt[357]). 1911—1913 ist aber wenig unterhalb der Stadt eine Kreiswerft gebaut worden, die durch ein Gleis an den Bahnhof Orsoy der Moerser Kreisbahn angeschlossen ist (Abb. 7). Sie ist erst zum Teil vollendet und kann auf 2,5 km erweitert werden[358]).

Geographische Lage.

So war der Rhein von jeher der Hauptverkehrsweg der Stadt und der Handel auf ihm neben Ackerbau und Viehzucht ihr vorzüglichster Erwerbszweig. Als Zollstätte und später stark ausgebaute Festung Cleves hatte Orsoy einige Bedeutung. Auch seiner Entwicklung schadet die große Zahl der neuerhobenen Städte. Zum Landverkehr (Abb. 13) liegt es dagegen nicht so günstig, da die linke Rheintalstraße das weit ostwärts ihres Laufes im Alluvium gelegene Orsoy nicht aufsucht. Es ist nur durch eine Nebenstraße in Rheinberg und Moers an sie angeschlossen. Dementsprechend wird die Stadt auch von der linken Rheintalbahn nicht berührt, und nur die 1910 eröffnete[359]) Moerser Kreisbahn, die von Rheinberg über Orsoy-Moers-Sevelen nach Schaephuysen führt, schließt sie in Rheinberg und Moers an die Staatsbahn an. Diese ungünstige Lage zum Durchgangsverkehr zu Land bedeutet ebenso wie bei Rees natürlich für die

---

354) ebendort p. 23.
355) E. Liesegang (34) p. 101.
356) B. Mertens (38) p. 15.
357) ebendort p. 96 u. 98.
358) Der Landkreis Moers (10) p. 241.
359) B. Mertens (38) p. 133.

neuzeitliche Entwicklung ein starkes Hemmnis, und so ist Orsoy auch unter unseren Städten mit 2587[360]) Einwohnern die kleinste.

Wirtschaftsverhältnisse.

Als einzig bedeutenderer Industriezweig ist die Tabakindustrie zu nennen, die in 10 Fabriken ca. 400 Arbeitnehmer beschäftigt[361]). Ein großer Teil der Einwohner Orsoys, nämlich 200 Arbeitnehmer, ist noch in landwirtschaftlichen Betrieben tätig, während ca. 300 Arbeitnehmer täglich in außerhalb gelegenen industriellen Werken Beschäftigung finden, so in den Zellulosewerken in Walsum, den industriellen Betrieben von Bruckhausen-Hamborn, von Repelen-Baerl und in der Brückenbauindustrie der Gute Hoffnungshütte[362]).

Eigenen Rheinhandel hat die Stadt kaum. Die Anlagen der Kreiswerft, die 1925 einen Umschlag von 314 199 t aufwies, dienten bisher vor allem einigen im W der Stadt gelegenen Zechen, so z. B. der Zeche in Lintfort und der Niederrheinischen Bergwerks-A.-G. als Umschlagsplatz für ihre Kohlen- und Zechenprodukte. Daneben wird hier für die linksrheinischen Gruben Holz vom Wasser aufs Land umgeschlagen und ist auch etwas Stückgutverkehr zu verzeichnen[363]).

Grundriß.

Der Grundriß von Orsoy (Abb. 7) zeigt ein rechtes Gitterschema, indem die Längs- der Querrichtung die Wage hält, wodurch eine fast quadratische Grundrißform entsteht. Beide Richtungen sind hier ja auch gleichwertig, da beide nur Nebenstraßen darstellen. Die Längsrichtung wird durch die von Moers über Binsheim kommende und nach Eversael-Budberg-Rheinberg führende Straße gebildet. Westöstlich durchzieht die Straße Rheinberg-Budberg-Orsoy, die sich vor der Stadt mit der Straße Moers-Repelen-Vierbaum-Orsoy vereinigt, die Stadt und führt zur Fähre am Rhein. Beiden Straßen entsprechen je zwei Tore (1 und 3, 2 und 4). Beide tragen als die bedeutendsten Straßen der Stadt auch die wenigen vorhandenen Geschäfte. Ruhige, ihnen parallel laufende Wohnstraßen teilen das Stadtgebiet auf, das die alten Wallstraßen seines fast quadratischen Umrisses noch recht gut erhalten hat. Allgemein haben die Straßen einen ziemlich geradlinigen Verlauf. Die beiden Durchgangsstraßen mit einer

---

360) Schriftl. Mittlg. der Industrie- und Handels-Kammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort vom 21. 2. 1927.

361) Mündliche Mittlg. von seiten des Bürgermeisteramtes Orsoy vom 19. Juni 1927.

362) Der gleichen Mitteilung entnommen.

363) Der Landkreis Moers (10) p. 241.

durchschnittlichen Breite von 10 und 5—8 m stehen schmaleren, einfachen Wohnstraßen und den vor allem an der S- und O-Seite ganz schmalen, ehemaligen Mauerstraßen von oft nur 3 m Breite gegenüber. Die NO-Ecke der Stadt wurde ehemals von einer Burg der Clever Grafen eingenommen, die sich aber dem rechtwinkligen Straßensystem ganz einfügte und keine Ablenkung desselben verursachte. An den Ecken sind ferner noch die alten Bollwerke erhalten, Erdwerke, von denen zwei zur Anlage von Friedhöfen benutzt sind. Davor dehnt sich das tiefere Gelände des ehemaligen Stadtgrabens aus.

Ein eigentlicher Marktplatz besteht auch heute noch nicht in Orsoy, da die meisten Einwohner zum mindesten noch einen landwirtschaftlichen Nebenbetrieb oder Garten haben. Doch ist die Neuanlage eines solchen vor dem Rheintor (2) im O der Stadt oder auch in der Nähe des alten Hafens geplant[364]). Das Rathaus liegt in günstigster Verkehrslage am Schnittpunkt der beiden Hauptstraßen der Stadt. Die beiden Kirchen weisen keine besonders typische Lage auf.

Während die Bebauung vor allem an den beiden Hauptstraßen im Stadtinnern durchweg eng ist, lockert sie sich in den den Wallstraßen nahe gelegenen Teilen der Stadt.

Orsoy hat sich neuerdings etwa im NW und SW hinter seinen Banndeichen ausgebreitet. Die weiten Wiesen und Äcker seiner Umgebung, seine baumbestandenen Wälle und die auch in der Altstadt so zahlreichen, großen Gärten lassen eine besondere Anlage von Grünplätzen in der Stadt nicht vermissen.

Straßennamen.

Die Hauptstraßen der Stadt tragen ihren Namen nach den Toren, auf die sie zuführen: so die Rhein- und Kuhstraße[365]), die Binsheimer- und Egerstraße[366]). Rhein- und Binsheimer Tor sind dabei nach der Richtung, in die sie führen, benannt. Bezeichnungen wie: Turmstraße, An der Schanze deuten auf die alten Befestigungen Orsoys hin und sind selbst auch alte Mauerstraßen. Wie bei den anderen Städten findet sich auch in Orsoy eine Mühlenstraße. Die Namen Schul- und Kirchstraße sind ebenso leicht aus der Lage der Gebäude an ihnen zu verstehen.

Aufriß.

Orsoy, die kleinste der sieben Städte, ist ein ebenso stilles, verträumtes, in den hübschen, alten Giebelhäusern an vergangene Zeiten erinnerndes Städtchen wie Rees. Seine hohen, baumbestandenen Wälle ringsum schlie-

364) Bebauungsplan von Orsoy 1910, eingesehen im Bürgermeisteramt.
365) Diese Straßen laufen zum Rhein- (2) und Kuhtor (4).
366) Sie laufen zum Binsheimer- (1) und Egertor (3).

ßen es gegen die Außenwelt ab. Die vom Rhein her in die Stadt eintretende Hauptstraße hat noch eine Reihe alter Häuser, mit gotischem Treppen- oder gewelltem Renaissancegiebel, mit den hübschen, geschnitzten Türen, deren Oberlicht um die vorspringende Türlaterne in der Mitte die zierlichen weißlackierten Rokokoschnörkel zeigt. Hohe, reichgegliederte Fenster finden sich an ihnen. Das Rathaus an der Straßenkreuzung zeichnet sich durch seinen prächtigen Renaissancegiebel vor den Bürgerhäusern aus. Am Ende der Straße liegen durchweg neuere, zweistöckige Häuser, gekalkt, getüncht oder auch verzementiert.

Die Lindenbäume vor den Türen, die Pumpen, das alte holprige Pflaster geben wieder das Bild eines Kleinstädtchens. Die andere Hauptstraße hat ähnliches Aussehen. An beiden liegen die wenigen Geschäfte. Ein Marktplatz fehlt der Stadt. Die übrigen Straßen sind oft recht eng und zum Wall hin meist nur locker bebaut. Kleine, zweistöckige, zwei- bis dreifenstrige Arbeiterhäuschen, getüncht oder gekalkt, oft häßlich verzementiert, finden sich hier an engen Gassen, dazwischen Gemüsegärten, Gartenhecken usw. Oft sind die Häuser in häßlichem, dunkelrotem und schlecht gefugtem Backstein gehalten. Vor allem die Straßen an der noch erhaltenen Stadtmauer im S und O bis zum Rheintor haben viele ärmliche ein- oder zweistöckige Kleinbürgerwohnungen und sind selbst stellenweise enge, verwilderte Steegen. Hier ist die Stadtmauer mit ihren Schießscharten noch erhalten, an der SW-Ecke der düstere, dreistöckige Mühlenturm, heute ein Turmstumpf und der einzige seit der Zerstörung der Festungswerke Orsoys 1672[387]) erhaltene Mauerturm. Vom Kuhtor (4) im W steht noch das gekalkte und überbaute Innentor mit spitzbogigem Durchgang. Zu beiden Seiten schließt sich eine Reihe niedriger Häuschen an. Vor dem Kuhtor liegt zum Wall hin eine Tabak- und Cigarrenfabrik, deren hohe Schornsteine dem Bilde Orsoys ein gewerbliches Aussehen verleihen.

Ein baumbestandener, hoher Wall, am Rhein als starker Deich ausgebaut, führt rund um die Stadt. Vor dem Kuhtor umschließt er einen hübschen Platz mit einem Kriegerdenkmal. Zwei der alten Bastionen tragen je einen Friedhof. Vor die Wälle legt sich das tiefer gelegene Gelände des alten Stadtgrabens, von dem die von Weiden umgebenen Tümpel und die langgezogenen, schmalen Wassergräben heute noch ein Überrest sind. Vor dem Tor zum Rhein (2) hin steht auf hohem Wall das alte, gekalkte Zollhaus im Schatten einer mächtigen Linde.

Am alten Hafen im N der Stadt und an der hochgelegenen, vom Egertor (3) nach N führenden Chaussee liegt eine Reihe von Gasthäusern, neuere Bauten. Östlich davon dehnen sich die Anlagen der Kreiswerft mit langgestrecktem Lagerhaus, Kränen usw. aus.

---

[387]) B. Mertens (38) p. 82.

Die Kirchen der Stadt treten im Straßenbild nicht besonders hervor.

Orsoy hat vor allem in seinen randlichen Teilen lockere Bebauung. Die vielen kleinen, oft ärmlichen Häuser verraten schon, daß ihre Einwohner im nahen Bergbaubezirk oder in Orsoys Industrie selbst tätig sind, die zahlreichen Gärten aber geben Orsoy wiederum den Anstrich eines Landstädtchens. Die Wallstraßen selbst sind unbebaut. Aber im N besonders legen sich vor sie außerhalb der Stadt einige moderne Bürgerhäuser mitten in weiten Gärten in ganz derselben Art wie bei den übrigen schon besprochenen Städten.

g) Rheinberg.

Topographische Lage.

Rheinberg liegt hart am Rande der Niederterrasse gegen das Alluvium, etwa 2 km vom Rheinstrom entfernt (Abb. 13). Ehemals jedoch war seine topographische Lage der Emmerichs eng verwandt; Rheinberg lag auf dem höheren Gelände der Niederterrasse fest am Rhein (Abb. 8a).

Sein heutiger Name, der erst im 17. Jahrhundert aus den beiden Wörtern „Rhein“ und der alten Bezeichnung für Rheinberg = „Berka, Berke, Berck“ entstanden ist, wird in diesem Sinne erklärt, denn „Berka“, ein Wort keltischen Ursprungs, zusammengesetzt aus „ber, bior“ = Wasser und „ka“, = Ort, Niederlassung bedeutet „Ort am Wasser“.[368])

Stromlaufänderungen des Rheins.

Auch die Geschichte seines Stromlaufes beweist Rheinbergs ehemalige Lage fest am Rhein. Wie nämlich der heutige Altrhein bei Rheinberg noch zeigt (Abb. 8a), floß der Rheinstrom ehemals in einer scharfen Krümme nach S, nördlich vom Gute Spey vorüber, und strömte bis 1703 fest an der NO-Ecke der Stadt vorbei. Bis etwa zum Jahre 1600 war dabei diese Krümme an ihrer östlichen Seite und nach S zu noch bedeutend weiter ausgebildet, so daß der Rhein südlich des Gutes Spey vorüberfloß und auf weit längerer Strecke als später die O-Seite der Stadt begleitete. Von diesem Lauf ist das sog. Jenneckes-Gatt an der NO-Ecke Rheinbergs noch ein Überrest.[369]) Immerhin berührte der Strom bis 1703 die NO-Ecke Rheinbergs. In diesem Jahre aber erweiterten die Preußen, die damals gerade im Besitze der Stadt waren, das schon 1668 bei einem Eisgang vom Strom selbst gewühlte neue Bett, das etwa der heutigen Stromstrecke von Mehrum ab bis zum Haus

---

[368]) Mittlg. d. Vereins v. Geschichtsfreunden zu Rheinberg (40) p. 1 u. 2.

[369]) Das Gut Spey lag nach einer Urkunde ursprünglich rechts des Rheines, es mußte also damals nördlich des vor 1600 bestehenden Rheinlaufes liegen. Ebendort p. 3 und 4.

„An der Momm" entspricht. Das ehemalige, aus der Gegend südlich von Mehrum her in scharfem Bogen an Rheinberg vorbeiführende alte Rheinbett sperrten sie ab. Ihr Zweck war bei dieser Tat ein politischer. Sie wollten, da sie die Festung Rheinberg doch nicht halten konnten, den Strom ganz auf brandenburgisch-clevisches Gebiet verlegen, um den cölnischen Zoll — denn Rheinberg war damals noch cölnisch — zu umgehen. Der Entwicklung Rheinbergs war natürlich diese Abwendung des Rheinlaufes von der Stadt äußerst schädlich, da er doch der Hauptverkehrsweg Rheinbergs und der Handel auf ihm einer der Haupterwerbszweige der Stadt gewesen war. Zwar blieb dieser alte Arm im 19. Jahrhundert noch schiffbar, versandete aber in der Folgezeit stark. Der 1842 gemachte Versuch, ihn zu kanalisieren, um der Stadt durch ihn eine Verbindung mit dem jetzigen Hauptstrom zu erhalten, war nicht von langem Nutzen.[370]) Dem neuen, doch nicht so leistungsfähigen Kanal wurde auch bald, vor allem durch den Bau der Durchgangsstrecke Crefeld—Geldern—Cleve, das wirtschaftliche Hinterland entzogen.[371]) — Eigenen Handelsverkehr auf dem Rhein besitzt die Stadt heute nicht mehr.

Nur die im NW Rheinbergs gelegenen Deutschen Solvay-Werke A. G. Abt. Rheinberg haben eine durch ein Privatgleis an ihre Werke angeschlossene eigene Werftanlage am Rhein, die 1925 einen Gesamtumschlag von 196 978 t aufwies.[372])

So ist Rheinberg heute 2 km vom Rhein entfernt und auch dadurch schon mehr gegen Hochwasser geschützt, das nur in den nordöstlichen Teil der Stadt, etwa in die Altrheinstraße, eindringt.[373]) Nur etwas liegt Rheinberg mit 25 m hoher Stadtfläche über dem 22—23 m hohen, ihm vorgelagerten Alluvium.

Entstehung.

Infolge der mehrmaligen Veränderung des Rheinlaufes in der Nähe der Stadt fanden sich um die erste Ansiedlung herum bei Rheinberg viele Sümpfe, und die hierdurch bedingte Schutzlage war sicherlich für die ersten Ansiedler ein Moment, das sie anlockte, sich hier niederzulassen.[374]) Rheinberg wird zum ersten Mal im Jahre 1003 erwähnt in einer Urkunde, die von reichem Güterbesitz der Erzbischöfe von Köln in der Umgebung von Rheinberg spricht.[375]) Nach Wittrup ist der Ort aus einzelnen fränkischen

---

[370]) Die Angaben über die Stromlaufänderungen des Rheins bei Rheinberg sind d. „Mittlg. d. Ver. v. Geschichtsfreunden zu Rheinberg" (40) p. 3 u. 4 entnommen.

[371]) Roll: Denkschrift über eine zeitgemäße Erweiterung der Grenzen der Stadtgemeinde Rheinberg (49) p. 6.

[372]) Der Landkreis Moers (10) p. 231.

[373]) Mündl. Mittlg. d. Herrn Bauunternehmers L. Küsters-Rheinberg vom 9. Juni 1927.

[374]) A. Wittrup: Rechts- u. Verfassungsgeschichte der kurcölnischen Stadt Rheinberg (67) p. 5. u. 9.

[375]) ebendort p. 5.

Höfen entstanden.[376]) Der ehemalige kaiserliche Rheinzoll hierselbst förderte die Entwicklung der Stadt und wurde der besondere Antrieb zur Erwerbung des Ortes durch Kurcöln, das seit dem 11. Jahrhundert im Besitz dieser Ansiedlung war.[377]) Auch die hier befindliche Burg der Erzbischöfe, zum Schutz der Stadt und vor allem des Zolls[378]) errichtet, wird zur Entwicklung der Stadt beigetragen haben. Als Enklave zwischen den Grafschaften Cleve, Moers und Geldern gelegen,[379]) bedurfte sie natürlich sehr des Schutzes. Diesem Umstande ist daher auch Rheinbergs Erhebung zur Stadt im Jahre 1232 zu danken.[380])

Geographische Lage — Verkehrswege.

In der geographischen Lage zeigt sich Rheinberg Xanten verwandt, obgleich es nicht ganz so günstige Lagebedingungen aufweist wie diese Stadt (Abb. 13). Die linke Rheintalstraße und -bahn berühren Rheinberg. Von ihnen hatte ja schon die dem Strom parallele Straße zur Römerzeit im großen ganzen die Lage der heutigen Straße inne,[381]) während die Hauptverkehrsstraße im Mittelalter in Neuß abzweigte und durch das Nierstal nach N führte.[382]) Die Rheintalstraße wird für diese Zeit auf Rauers' Karte der alten Handelsstraßen nur als „unsicher verbürgt bezw. vermutet" angegeben und mündet in Wesel. Außer seiner Lage an dieser großen Durchgangsrichtung hat Rheinberg Landstraßenverbindung zum W nach Geldern und nach Straelen, also zur Nierstalstraße und zur Durchgangsstraße Wesel—Geldern—Venlo hin, ferner führen Landstraßen von Rheinberg aus zum linksrheinischen Textilindustriegebiet nach Crefeld und nach Kempen. Die Stadt bildet den einen Endpunkt der Moerser Kreisbahn, die den Nahverkehr im Kreise Moers vermittelt. Eine elektrische Kleinbahn verbindet Rheinberg mit Camp, vor allem aber mit der Zechensiedlung Lintfort, ermöglicht den täglichen Arbeiterverkehr von Rheinberg aus dorthin und schließt Lintfort zugleich an die Staatsbahn an.

Wirtschaftliche Entwicklung.

Rheinberg, im Mittelalter in günstiger Lage am Strom und an der NS-Durchgangsstraße gelegen, nahm ebenso wie die übrigen Städte an dem

[376]) ebendort p. 5.

[377]) Der Zoll kam jedoch nicht zur gleichen Zeit mit dem Orte selbst im 11. Jahrh. an Kurcöln, sondern erst 1314, bis zu welcher Zeit er im Besitz des Reiches blieb. Ebendort p. 5 und 14.

[378]) A. Wittrup (67) p. 12.

[379]) ebendort p. 1/2.

[380]) E. Liesegang (34) p. 35.

[381]) J. Hagen (20) p. 64 ff.

[382]) F. Rauers (46) Tafel 6.

Transithandel zwischen den Niederlanden und dem Rheingebiet teil und war als Zollstätte und besonders als kölnische Festung von Bedeutung. Seiner städtischen Entwicklung schadete jedoch sein Festungscharakter. Es kam erst 1815[383]) endgültig an Preußen und war bis dahin eine zwischen fremdem Gebiet eingekeilte kölnische Exklave. So war es der Kriegsunbill besonders stark ausgesetzt. Sein Handelsleben in der Neuzeit hemmte dann der Umstand sehr stark, daß der Rhein sich 1703 durch die Maßnahme der Preußen von ihm abwandte. Besonders in allerjüngster Zeit wird die Tragweite dieses Schrittes erst recht deutlich und läßt sich erkennen, wie großer Schaden Rheinberg dadurch entstand, da ja die Stadt heute, wo der vorrückende Bergbau sie schon fast ganz umgibt, eine Verbindung mit dem Rhein unbedingt benötigt. Die linke Rheintalbahn hat nur in etwa die durch die Verlegung des Rheinlaufs hervorgerufene Ungunst der Lage Rheinbergs wieder behoben.

Wirtschaftsverhältnisse.

Rheinberg ist ebenso wie Xanten, Rees und Orsoy ein stilles Landstädtchen und hat nach der Volkszählung von 1925 4389 Einwohner.[384]) Noch 20—25% derselben sind in landwirtschaftlichen Betrieben tätig.[385]) Die Stadt selbst hat nur einen bedeutenderen Industriezweig, die Bitterlikörfabrikation der Fa. Underberg-Albrecht, in der ca. 100 Arbeitnehmer beschäftigt werden. Die noch auf dem politischen Gemeindegebiet Rheinbergs, jedoch nahe der Grenze zur Gemeinde Ossenberg errichtete Sodafabrik und Salinenanlage der Deutschen Solvay-Werke A. G. gibt etwa 600 Einwohnern Rheinbergs täglichen Verdienst. Außerdem finden eine Anzahl Einwohner auf der Zeche Friedrich Heinrich in Lintfort und auf der Zeche Rheinpreußen in Moers, wohin sie durch Kreis- und Staatsbahn Verbindung haben, Beschäftigung.

Grundriß.

Auch Rheinberg hat wie Xanten und Orsoy eine fast rechteckige Grundrißfläche mit rechtwinkligem Grundrißschema (Abb. 8). Bei ihm überwiegt wieder die Längserstreckung, die durch die linke, von Moers nach Xanten führende Rheintalstraße so stark beeinflußt ist. Diese erfordert für ihren Durchgang durch die Stadt zwei Tore. Die Querrichtung wird von der von Geldern—Camp herkommenden Straße, und anschließend von Markt und Kirchplatz gebildet, aber ihr entsprach, da sie keine östliche Fortsetzung außer-

---

383) A. Wittrup (67) p. 107.

384) Schriftl. Mittlg. d. Industrie- u. Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort vom 21. 2. 1927.

385) Die Angaben über die Beschäftigung der Einwohner Rheinbergs und über dessen Industrie stammen aus einer mündl. Mittlg. d. Bürgermeisteramtes Rheinberg vom 9. Juni 1927.

halb der Stadt hatte, kein besonderes Tor im O. Der Weg zum Rhein führte ja durch das Tor an der N-Seite. Diesen beiden Hauptrichtungen parallele Wohnstraßen teilen das übrige Stadtgebiet, das wiederum von seinen Mauerstraßen und Wällen eingerahmt wird, rechtwinklig auf. Nur an der NO-Ecke veranlaßte die hier zur Zollüberwachung errichtete Burg mit der ihr westlich vorgelagerten Kellnerei eine Abweichung vom rechtwinkligen Straßensystem durch zwei schiefwinklig zur Hauptstraße verlaufende Straßen.[386]) Zugleich erweiterte sie auch den im allgemeinen rechteckigen Umriß nach NO.

Ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend sind die Längsstraße, die an der W-Seite einmündende Geldern'sche-Straße und der Marktplatz Hauptträger des Geschäftslebens der Stadt. Vor allem die nord-südliche Durchgangsstraße hat auch in der Stadt selbst eine ihrer Bedeutung entsprechende Breite von 10—15 m, während die Geldern'sche- und die übrigen Wohnstraßen hinter diesen Wert bedeutend zurücktreten.

Der Markt hat eine außerordentlich günstige Lage am Schnittpunkt der beiden Hauptverkehrsstraßen, ebenso das Rathaus, stellt es sich doch mit seiner Schmalseite in die Richtung der Längsstraße und zwingt sie zu einem Umweg westlich um sich herum. Markt und Kirchplatz waren, wie die alten Stadtpläne und auch Abb. 8 noch zeigen, ehemals charakteristisch durch eine Häuserzeile voneinander geschieden, die allerdings heute gefallen ist und durch ein kleines Denkmal ersetzt wurde.

Außer diesem Hauptmarkt wies die Stadt noch drei kleinere Nebenmärkte auf, westlich des Rathauses, an der SO-Ecke des Kirchplatzes und an der Einmündung der ersten schiefwinkligen Nebenstraße in die Hauptstraße der Stadt.

Während im Stadtinnern und vor allem an den Hauptstraßen eine dichte Bebauung herrscht, lockert sich diese in den den Wällen nahe gelegenen Stadtgebieten. — Rheinberg hat sich vor allem nach N zu an der Xantener Landstraße, auf dem Wege zu den wirtschaftlich für Rheinberg so wichtigen Solvay-Werken ausgedehnt und baut auch an der Straße nach Geldern entlang zum Bahnhof weiter. Überhaupt legt sich westlich der Durchgangsstraße vor den Stadtwall ein Ring neuerer Bebauung.

Sehr zu begrüßen ist eine vor dem Tore an der W-Seite neuerdings angelegte Grünfläche, vor allem deshalb, weil der Stadt doch infolge der immer weiter nach N fortschreitenden Ausdehnung von Bergbau und Industrie eine baldige Entwicklung bevorsteht.

Aus diesem Grunde gehört die Eingemeindung der die Stadt in ihrer Ausdehnung behindernden kleinen Landgemeinden zu ihren Lebensnotwendigkeiten. Vor allem steht die Gemeinde Orsoy-Land, die ganz nah an die

---

[386]) Die nördlichere von ihnen lief in ein Tor aus, das aber schon 1598 zerstört und nachher nicht wieder aufgebaut wurde. Die übrigen Tore wurden 1777 abgebrochen. (A. Wittrup (67) p. 9 und 10.)

O-Seite Rheinbergs heranreicht und die Wiederaufnahme einer Verbindung zum Rhein so sehr erschwert und ebenso die zur Gemeinde Repelen-Baerl gehörende Ortschaft Graft ganz nah im W der Stadt diesem Ausdehnungsbestreben der Stadt entgegen.[387])

Straßennamen.

Die Straßennamen Rheinbergs schließen sich denen der anderen niederrheinischen Städte an. Auch hier findet sich wieder eine Rheinstraße, die durch das Tor an der N-Seite geradewegs auf den alten Flußlauf zuführt, ebenso ist eine Goldstraße vorhanden. An die alten Klöster der Stadt erinnern Beguinen- und Camperstraße. Nach den Orten, zu denen sie führen, sind Orsoyer- und Gelderstraße benannt.

Aufriß.

Rheinberg, ebenso wie Orsoy, Rees und Xanten ein kleines, mittelalterliches Festungsstädtchen, zeigt heute noch seine, wenn auch nicht so gut erhaltenen, ehemaligen, baumbestandenen Wälle und davor das teils noch von einer Wasserrinne eingenommene, teils in Gärten umgewandelte Gelände des alten Stadtgrabens. Das Innere der Stadt erweckt mit seinen kleinen, zweistöckigen Kleinbürgerwohnungen, dem in den Nebenstraßen oft so holprigen Pflaster und den Pumpen vor den Türen den Eindruck eines friedlichen Landstädtchens. Die Hauptstraße, obgleich breit angelegt und an ihren beiden Seiten auch von zwei- bis dreistöckigen Häusern besetzt, stimmt diesem Eindruck wieder zu. Zu beiden Richtungen hin schließt das Rathaus in der Mitte der Stadt das Straßenbild ab. Es ist dies ein schlichter Backsteinbau mit einem Zwiebeltürmchen, ein Zeichen alten, stolzen Bürgertums. Das hier gelegene, moderne, große Haus Underberg mit seinen gepflegten Gartenanlagen paßt weniger in das übrige Kleinstadtbild hinein. Auch der Markt, von einigen Gasthäusern besetzt, trägt gleiches Aussehen wie die übrige Stadt und der baumbestandene, weite Kirchplatz, auf dem sich die gotisch überbaute Kirche mit ihrem spätromanischen Tuffsteinturm erhebt, reiht sich in gleichem Sinne hier an. Besonders schöne alte Häuser wie z. B. in Orsoy finden sich in Rheinberg nicht mehr, größtenteils auch wahrscheinlich deshalb, weil die Stadt von den Preußen zu Beginn des 18. Jahrhunderts arg zerschossen wurde. Zu den Wällen hin liegen oft die Häuser in weiten Gärten. Hier sind einstöckige, einfache Langhäuschen nicht selten.

Bezüglich der Benutzung und Behandlung des Baumaterials ist für Rheinberg dasselbe zu sagen wie auch für die übrigen niederrheinischen Städtchen.

---

[387]) Roll (49) p. 9 und 10.

An der NO-Ecke von Rheinberg erhebt sich als dürftiger Rest der ehemals so starken und stolzen Burg der Erzbischöfe, die durch einen besonderen Wassergraben von der übrigen Stadt getrennt war, die sog. „Kellnerei", ein langgestreckter, zweistöckiger, heute arg verwahrloster Backsteinbau mit steil sich aufreckendem gotischem Treppengiebel. Der sog. Pulver- oder Schwarze Turm, aus Basalt und Backsteinen aufgebaut, in mächtigen Ausmaßen, heute ein trauriger Turmstumpf, ist ebenso wie der Mühlenturm in Rees wieder ein Zeichen der starken cölnischen Befestigungskunst. An den Landstraßen, besonders nach NW hin, zieht sich die Bebauung entlang. Hier liegen neuzeitliche, meist einfache Kleinbürgerwohnungen. Außerhalb des Walles sind an besonderer Außenwallstraße eine Reihe neuer Häuser in weiten Gärten gelegen. Sonst dehnt sich rings um die im Kranze ihres baumbestandenen Walles liegende Stadt die weite Wiesen- und Ackerniederung des Rheintals aus, aus dem heraus sich Rheinberg als friedliches, kleines Landstädtchen erhebt. Nur der eine rote Schornstein der Underberg-Werke erinnert an das gewerbliche Leben der Stadt.

3. Gemeinsame Merkmale und zusammenfassender Rückblick.

Bezüglich der topographischen Lage unserer Städte (Abb. 13) lassen sich manche gemeinschaftliche Züge herausstellen. Mit Ausnahme von Rees und Orsoy sind nämlich alle Terrassenrandsiedlungen, am Rande der Haupt- oder Niederterrasse gegen das Alluvium hin gelegen. Sie haben eine hochwassergeschützte Lage und gewannen in dem ehemals sumpfigen Rheintal mit seinen vielen verzweigten Stromarmen festen Baugrund. Die dem Strom nahe gelegenen Niederterrassenpartien wurden bei der ersten Ansiedlung besonders bevorzugt; hier ließ sich eine Ausnutzung dieses wichtigen Handelsweges, des Rheines, leicht ermöglichen.

Rees und Orsoy allein sind Alluvialstädte. Ihnen bot sich höhergelegenes Alluvialgelände fest am Strom.

Nur Cleve fällt durch seine weite Entfernung vom Rhein und auch durch seine topographische Lage am Abhang eines steil sich aus der Niederung aufreckenden Hauptterrassenrestes aus dem Rahmen der übrigen Städte heraus. Geographische und topographische Lage dieser Stadt lassen sich wiederum ganz aus Cleves Charakter als Burgsiedlung erklären.

Erst in zweiter Linie kommt in unserm Gebiet das von F. G. Hahn[388]) für die topographische Lage der Städte in der Norddeutschen Tiefebene angeführte Moment zur Geltung, nämlich das Moment der verschiedenen Zusammensetzung und Ertragsfähigkeit des Bodens, wobei diese Differenzierung

[388]) F. G. Hahn: Die Städte der Norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung (19) p. 100.

an oft nur geringe Höhenunterschiede gebunden ist. Wie oben erläutert, haben alle drei Talstufen durchweg verschiedenen Vegetationscharakter. Bei einer Randlage der Siedlungen konnten daher zu gleicher Zeit mehrere Vegetationsstreifen genutzt und auf den Märkten die verschiedenen Produkte ausgetauscht werden. Peerenboom[389]) führt als Beispiel hierzu Xanten an, das, dem Anstieg der Hauptterrasse vorgelagert, zugleich am Rande der Niederterrasse gegen das Alluvium gelegen, drei verschiedene Böden in nächster Nähe hat.

Auch wird das Moment des Schutzes gegen feindlichen Angriff außer bei Cleve bei den übrigen Städten eine gewisse Rolle bei der ersten Ansiedlung gespielt haben, waren die Städte zum mindesten doch auf einer Seite entweder durch den Strom selbst oder durch sein sumpfiges Tal mit den vielen, verzweigten Altrheinarmen geschützt.

Alle Städte benutzten den Rhein als Haupthandelsstraße und standen mit ihm, wenn nicht unmittelbar, so doch durch einen Querarm in Verbindung. Ihre geographische Lage verbesserte oder verschlechterte sich mit seiner Laufänderung, die so auf die Entwicklung der Städte großen Einfluß gewann.

In der Betrachtung der heutigen geographischen Lage lassen sich die Städte paarweise vergleichen.

So haben Rees und Orsoy gleiche Lage fest am Strom, ohne Verbindung mit der Staatsbahn; Rees wird wohl von der Rheintalstraße, Orsoy dagegen nur von einer Nebenlinie berührt. Beide sind durch Nebenbahnen an die Staatsbahn angeschlossen.

Vergleichen lassen sich ferner Xanten und Rheinberg: beide am Rande der Niederterrasse, in einiger Entfernung vom Rhein, beide Etappenpunkte der linken Rheintalstraße und Stationen der ihr entsprechenden Bahn, Xanten außerdem noch im Besitz einer weiteren, wichtigen Durchgangslinie.

Auch Wesel und Emmerich haben eine übereinstimmende geographische Lage fest am Strom, wie Orsoy und Rees. Aber sie sind am Rande der Niederterrasse gelegen, sind Stationen der rechten Rheintalbahn und -straße, dazu beide Ausgangspunkte von Querstraßen, die bei Wesel nach W und O, bei Emmerich nach O, N und — in einer weniger bedeutenden Straße — nach W führen.

Nur Cleve steht wieder allein da: am Rande der Hauptterrasse, durch einen Kanal mit dem Rhein verbunden, Kreuzungspunkt zweier wichtiger Durchgangsstraßen und zweier ihnen entsprechender Bahnen.

Die Städte Wesel und Xanten verbindet dann in ihrer Entwicklungszeit die beiden gemeinsame Furtlage.

Bezüglich seiner geographischen Lage stellt der ganze unterste deutsche Niederrhein ein Durchgangsland dar vom N zum S und vom W

---

389) H. Peerenboom (44) p. 87.

zum O. Vor allem war hier der Rhein von jeher die mächtige nordsüd-gerichtete Verbindungsstraße und die Lippe bot den Weg zum O. Da nun unsere Städte alle am Terrassenrand gelegen sind, an dem entlang wegen des Hochwasserschutzes die großen, den Rhein auf beiden Seiten begleitenden Durchgangsstraßen führen, werden alle in diesen großen, nordsüdlichen Durchgangsverkehr einbezogen und mit Ausnahme von dem ganz außerhalb der Linie im Alluvium gelegenen Orsoy von den beiden Rheintalstraßen berührt. Unsere Städte stellen Etappen dieses Landstraßenverkehrs dar. Gesteigert wird die Gunst ihrer geographischen Lage noch besonders, wenn diese nord-südliche von einer W-O-Straße gekreuzt wird oder diese von ihr abzweigt. Beides ist bei Wesel und Emmerich der Fall. Der geographische Grund dazu liegt darin, daß beide Städte den Endpunkt eines Stromstücks mit einer besonderen, sich immer mehr nach W wendenden Richtung darstellen. Emmerich hat außerdem, da von hier an der Fluß ganz die W-Richtung einschlägt, eine Straße zum N, ins Ijsseltal. Den Landstraßen entsprechen dann heute, wie oben erläutert wurde, die Bahnen.

Doch nicht allein in den Verkehrswegen, sondern vor allem auch in dem wirtschaftlichen Habitus unserer Städte im Mittelalter zeigt sich der Charakter unseres Gebietes als Durchgangsland. Denn mit Ausnahme von Cleve, dessen Wirtschaftsleben bis zum 17. Jahrhundert eng mit seiner Residenz verknüpft war, war bei allen Städten der Handel Grundfaktor ihrer Wirtschaft. Es war der Transithandel zwischen dem hanseschen Handelsgebiet des N, an dessen Stelle vom 17. Jahrhundert ab immer mehr die blühenden Niederlande traten, der bedeutenden Hansestadt Cöln und Westfalen. Es ist daher verständlich, daß einerseits mit der Blüte dieses Transithandels vor allem zur Hansezeit die Blüte unserer Städte verknüpft war, andererseits mit seinem Rückgang aber im 17. und 18. Jahrhundert, mit dem Verfall der Rheinschiffahrt, mit der Trennung von Holland, mit dem unsere Städte wirtschaftlich aufs engste verknüpft waren, und mit den zahlreichen Kriegswirren seit Ende des 16. Jahrhunderts ein Rückgang in der *Entwicklung unserer Städte* eintreten mußte.

Bezüglich der Entwicklung jeder einzelnen dieser Städte ist zu konstatieren, daß die beiden topographisch und geographisch am günstigsten gelegenen, Wesel und Emmerich, die bedeutendste Entwicklung zu verzeichnen haben, wozu Cleve als ehemalige Residenzstadt und als neuzeitliche Industrie- und Fremdenstadt hinzutritt. Vor allem behielt Wesel ständig die erste Stelle inne, es hat eben die vor allen andern bevorzugte Lage.

Daß aber die kleineren Städte Rheinberg, Orsoy, Xanten und Rees sich schon im Mittelalter nicht so entwickelten wie die drei vorgenannten, obgleich ihre Lage nicht ungünstig zu nennen ist, war wohl zum großen Teil dadurch bedingt, daß die Territorialherren am Niederrhein einer großen Menge von Ansiedlungen — außer den genannten wurde noch eine Reihe

anderer zu Städten erhoben — die Stadtrechte verliehen. Daß sich diese auf so geringem Raum nicht alle entwickeln konnten, ist selbstverständlich, kam doch jeder jetzt nur ein beschränkter Umkreis an wirtschaftlichem Hinterland zu.[390]) Nur Wesel, der damals schon bedeutendsten Stadt, gelang es, keine andere Stadtgründung in seiner näheren Umgebung auf der rechten Rheinseite zuzulassen.[391])

In neuester Zeit läßt sich natürlich kein so einheitlicher Wirtschaftscharakter mehr nachweisen, wie schon der Einzeldarstellung zu entnehmen war. Höchstens können die vier kleineren Städte als wirtschaftlich einheitlicher bezeichnet werden, da sie alle den Charakter eines Landstädtchens tragen, ihre Einwohner daneben aber auch teils in den eigenen, weniger bedeutenden Industrien, teils in den Industrien unserer größeren Städte oder des nahegelegenen rheinisch-westfälischen Industriebezirks Beschäftigung finden. Die größeren Städte haben eine Reihe von Industriezweigen, ohne daß einer davon ihr Wirtschaftsleben ausschließlich bestimmen würde.

Wie sich in Zukunft der wirtschaftliche Charakter vor allem der südlicher gelegenen Städte gestalten wird, hängt von dem immer weiter nach N und die Lippe hinab vorrückenden Bergbau ab.

Im Grundriß sind trotz aller individuellen Entwicklung doch noch einige gemeinsame Züge zu erkennen. Wie nämlich das Straßennetz von Wesel (Abb. 1), Emmerich (Abb. 4) und Rees (Abb. 6) vor allem in dem am Strom gelegenen Teil durch den Rhein bestimmt wird, dem einmal Straßen parallel oder auf den die Straßen senkrecht zulaufen, so wird bei Xanten (Abb. 9), Rheinberg (Abb. 8) und Orsoy (Abb. 7) der Grundriß durch die Richtung des Stromes und der am Strom entlang führenden Rheintalstraße bestimmt. Bei Orsoy kommt allerdings dabei eine die Stadt im N und S mit der Hauptstraße verbindende Nebenstraße in Frage. Es entsteht bei den kleineren Städten durch das Hinzukommen einer — wenn auch weniger hervortretenden — Querrichtung ein durchweg rechtwinkliges Grundrißschema, und entsprechend ihrem ehemaligen Festungscharakter tragen alle drei einen rechteckigen Umriß. Bei den drei rechtsrheinischen Städten besteht in dem dem Rhein zugewandten Stadtgebiet ebenfalls ein in etwa rechtwinkliges Straßennetz, das jedoch durch besondere Umstände, wie z. B. oben bezüglich Emmerichs (Abb. 4) und Wesels (Abb. 1) erläutert, abgewandelt werden kann. Die Umrißform ihrer ersten Ansiedlung — also bei Wesel die des ältesten Stadtkerns im W — ist halbkreisförmig, obgleich sie im einzelnen, besonders bei Emmerich, wieder differenziert ist.

Nur Cleve (Abb. 5) läßt sich mit seinem Grundriß in keins der aufgestellten Schemata eingliedern, da bei ihm der Grundriß ganz von der kom-

---

390) E. Liesegang: (32) p. 142/43.
391) ebendort p. 143.

plizierten Topographie des Stadtgebietes und von seinem Charakter als Burgsiedlung abhängig ist.

Die Hauptstraße berührt bei allen unseren Städten, außer bei Cleve, den Hauptmarkt. Die für die Stadtentwicklung bedeutend gewordenen Kirchen liegen meist, entweder wie bei Xanten, Cleve und Emmerich in einer besonderen Immunität, oder sie sind von der Hauptstraße oder dem Markt durch eine vorgelagerte Häuserzeile und durch das sich quer vor den Zugang zu ihnen legende Rathaus geschieden.

Bezüglich des Aufrisses lassen sich unsere sieben niederrheinischen Städte insofern vergleichen, als sie das gleiche Baumaterial, den Backstein, haben, der entweder beim Hausbau so belassen wird wie er ist oder der, vielfach bei alten Bauten gekalkt, in neuerer Zeit dagegen oft mit Ölfarbe gestrichen wird.

Die noch vereinzelt vorkommenden alten Bauten, von denen für Wesel und Emmerich die Häuser mit dem zweistöckigen, hohen Vorderhaus charakteristisch sind, tragen hohe Treppen- oder geschwungene Renaissancegiebel. Der Giebel ist heute oft, besonders in Wesel und Emmerich, durch eine oben in klassizistisch wagerechter Linie abschneidende Front ersetzt.

Der eigentlich am Niederrhein heimische Klinkerbau wird bei Neubauten, vor allem in den neueren Stadtteilen, wieder gern verwandt. Cleve zeigt besonders in seinen Villenbauten im W und S der Stadt Anklänge an holländische Architektur.

Während sich für die größeren Städte Wesel, Emmerich und Cleve verschiedene Bebauungsringe mit verschiedenem vorherrschendem Haustyp und z. B. besonders für Cleve und Emmerich abgeschiedene, dem Zweck nach und daher auch dem Aufriß nach differenzierte Viertel unterscheiden lassen, haben die vier kleinen Städte denselben Anstrich ruhiger, friedlicher Kleinstädtchen in ihren einfachen Märkten, ihren ruhigen, baumbestandenen Kirchplätzen und den kleinen, zweistöckigen Bürgerhäuschen. Alle vier erinnern in den noch erhaltenen Mauern, Toren, Türmen und Wällen an ihre ehemalige Festungszeit. Und doch hat jede von ihnen ihr ganz besonderes und nur ihr selbst eigenes Gepräge, so z. B. Rees die typisch mittelalterliche Rheinfassade mit der mächtigen, hohen Mauer, deren Fuß der Rhein bespült und über die die roten und blauen Schieferdächer der Häuschen hervorlugen, Xanten hat seinen prächtigen Dom mit der Immunität und der sie ganz abschließenden Mauer, Orsoy die alten Rokokohäuser seiner beiden Hauptstraßen und schließlich Rheinberg sein stolzes, das Straßenbild der beiden Hauptstraßen beherrschendes Rathaus.

Literaturnachweis.

1. **Ambrosius, E.**: Die Volksdichte am deutschen Niederrhein. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, 13. Bd., Stuttgart 1901.
2. **Aubin, H.-Nießen, J.**: Geschichtlicher Handatlas der Rheinprovinz. Köln und Bonn 1926.
3. **Beyerhaus, E.**: Der Rhein von Straßburg bis zur holländischen Grenze. Koblenz 1902.
4. **Brandt, P.**: Studien zur Wirtschaftsgeschichte der Stadt Wesel 1814—1914, zugleich ein Beitrag zur Geschichte der Rhein- und Lippeschiffahrt. Diss. Köln 1921.
5. **Chambalu, A.**: Stromveränderungen des Niederrheins seit der vorrömischen Zeit. Programm des königl. kath. Gymnasiums an Aposteln zu Köln. Köln 1892.
6. **Cramer, F.**: Xanten. Abhandlung, erschienen in der Zeitschr. „Die Rheinlande" 1901, Düsseldorf, Heft 5.
7. **Dederich**: Annalen der Stadt Emmerich. Annalen des historischen Vereins für den Niederrhein. Heft 6.
8. **Der Deutsche Niederrhein**, seine wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung, seine Natur. Sonderausgabe des „Boten vom Niederrhein, Clever Kreisblattes und Gocher Tageblattes" vom 28. September 1927. Darin folgende Abhandlungen:
   a) die Stadt Rees, b) Dr. Girkes: Die Industrie des Kreises Cleve, c) Kayser: Emmerich und seine Lebensnotwendigkeiten.
9. **Der Deutsche Niederrhein** vom Erftgebiet bis zur Landesgrenze, bearbeitet von Brücker, Cremer, Lennarz u. a. Crefeld 1910.
10. **Der Landkreis Moers**. Monographien deutscher Landkreise, Bd. III, Berlin-Friedenau, ohne Jahr.
11. **Der Regierungsbezirk Düsseldorf**. Rechter Niederrhein. 1. Bd., Dari-Verlag, Berlin-Halensee 1926.
12. **Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse** von den Quellen bis zum Austritt des Stromes aus dem Deutschen Reich. Herausgegeben von dem Zentralbüro für Meteorologie und Hydrographie im Großherzogtum Baden. Berlin 1889. 2 Bde.

13. Der Spoykanal und die Hafenanlagen der Stadt Cleve. Cleve 1910.
14. Die Arbeiten der Rheinstrom-Bauverwaltung 1851—1900. Denkschrift anläßlich des 50jährigen Bestehens der Rheinstrombauverwaltung, bearb. von R. Jasmund.
15. Fliegel, G.: Rheindiluvium und Inlandeis. Verhandlg. des nat.-hist. Vereins der pr. Rheinlande u. Westf. Jahrg. 66, 1909, Bonn 1910.
16. Führer durch Cleve und Umgebung. Verlag Voß, Cleve, ohne Jahr.
17. Goebel, F.: Emmerich einst und jetzt. Emmerich 1922.
18. Graf, E.: Die Deichschauen am Niederrhein. Berlin 1889.
19. Hahn, F. G.: Die Städte der Norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Bd. 1, Stuttgart 1886.
20. Hagen, J.: Römerstraßen der Rheinprovinz. Erläuterungen zum Geschichtl. Atlas der Rheinprovinz. 8. Bd., Bonn und Leipzig 1923, 2 Bde.
21. Hennig, R.: Die Stromverlagerungen des Niederrheins. Bonner Jahrb., Bonn 1924, Heft 129.
22. Henrichs, L.: Zur Geschichte von Emmerich und Umgegend. Emmerich 1904.
23. Hunscheidt, G.: Die Clever Straßennamen und ihre Geschichte. Cleve 1925.
24. Hütten, L.: Wirtschaftsgeschichte der Stadt Emmerich von 1770 bis 1914, ohne Ort und Jahr.
25. Ilgen, Th.: Zum Siedlungswesen im Clevischen. Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst, 29. Jahrg., Trier 1910.
26. Ilgen, Th.: War die Lippe im Mittelalter ein Schiffahrtsweg von erheblicher Bedeutung? Mitteilungen der Altertumskommission für Westfalen, Heft 2, Münster 1901.
27. Ilgen, Th.: Die Grundlagen der mittelalterlichen Wirtschaftsverfassung am Niederrhein. Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst, Jahrg. 32, Trier 1913.
28. Iltgen, F.: Die Ansiedlungen am Niederrhein von der Lippemündung bis zur holländischen Grenze. Diss. Halle 1892.
29. Kempkens, J.: Rhein und Rheinschiffahrt. Herausgegeben vom Sekretariat sozialer Studentenarbeit, 2. Bd., München-Gladbach 1912.
30. Kohl, J. G.: Der Rhein, 2. Bd., Leipzig 1851.
31. Lehner, H.: Das Römerlager Vetera bei Xanten. Bonn 1926.
32. Liesegang, E.: Niederrheinisches Städtewesen vornehmlich im Mittelalter. Untersuchungen zur deutschen Staats- und Rechtsgeschichte. 52. Bd., Breslau 1897.
33. Liesegang, E.: Recht und Verfassung von Rees, Westdeutsche Zeitschrift f. Geschichte und Kunst. Ergänzungsheft 6, Trier 1890.

34. **Liesegang, E.:** Zur Geschichte des Clevischen Städtewesens unter dem ältesten Herzogshause. Ein Beitrag zur Geschichte des Herzogtums Cleve. Köln 1909.
35. **Mathar, L.:** Der Niederrhein. Köln 1925.
36. **Mehlis:** Die Festung Wesel, ihre wehrhaften Bürger und Besatzungen. Aufsatz, erschienen in der Zeitschr. „Der Niederrhein", Düsseldorf 1911/12.
37. **Meier, W.:** Die clevischen Städte im 17. und 18. Jahrhundert unter brandenburgisch-preußischer Herrschaft. In der Festschr.: „Zur Feier des 75jährigen Bestehens des Gymnasiums an der Klosterstraße zu Düsseldorf." Düsseldorf 1913.
38. **Mertens, B.:** Geschichte der Stadt Orsoy. Orsoy 1921.
39. **Mestwerdt, G.:** Das Clevische Land seit der Vereinigung mit Brandenburg-Preußen. 1. Bd., Cleve 1909.
40. **Mitteilungen des Vereins von Geschichtsfreunden zu Rheinberg.** 2. Heft.. Chronik der Stadt Rheinberg. 1883.
41. **Münker, H.:** Die Weseler Schiffahrt vornehmlich zur Zeit des spanisch-niederländischen Krieges. Studien und Quellen zur Geschichte von Wesel I. Wesel 1908.
42. **Niederrheinische Neueste Nachrichten,** Wesel, 4. Januar 1926.
43. **Ottsen, O.:** Der Regierungsbezirk Düsseldorf. Moers 1925, 2. Aufl.
44. **Peerenboom, H.:** Boden und Bodenutzung am unteren deutschen Niederrhein. Diss. Münster 1923.
45. **Pick, H.:** Über das Klima am Niederrhein. Cleve 1906.
46. **Rauers, F.:** Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Petermanns Mitteilungen. 52. Bd., 1906.
47. **Rein, R.:** Geologischer Führer durch das Niederrheingebiet. Wesel 1925, 2. Aufl.
48. **Renard, E.:** Rheinische Städtebilder. Entwicklungsgeschichtliches II. Mitteilungen des Rheinischen Vereins für Denkmalspflege, 6. Jahrg., 2. H., Düsseldorf 1912.
49. **Roll:** Denkschrift über eine zeitgemäße Erweiterung der Grenzen der Stadtgemeinde Rheinberg. Lintfort 1922.
50. **Schiffahrts- und Hafenverkehr in den Rhein-Ruhr-Häfen im Jahre 1926.** Bearbeitet und herausgegeben von der Niederrheinischen Industrie- und Handels-Kammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort als statistisches Beiheft zu ihrem Bericht über ihre Tätigkeit im Jahre 1926, erschienen 1. Juli 1927.
51. **Schneider, J.:** Die älteste Geschichte von Emmerich bis zur Mitte des 13. Jahrh. Annalen des historischen Vereins für den Niederrhein. Heft 6.

52. **Scholten, R.:** Zur Geschichte der Stadt Cleve, aus archivalischen Quellen. Cleve 1905.
53. **Schüren, R.:** Wesel. Ein Rückblick auf die Entwicklung der Stadt. Berlin, ohne Jahr.
54. **Sluyter, J. J.:** Ortsnamen des Kreises Cleve. Niederrheinischer Geschichts- und Altertumsfreund No. 4, Jahrg. 1908.
55. **Statistik des Deutschen Reiches XV.**
56. **Steeger, A.:** Landschaftsformen am linken Niederrhein. Blätter für Naturdenkmalspflege und wissenschaftliche Erforschung des Niederrheins. Crefeld 1925.
57. **Steeger, A.:** Beziehungen zwischen Terrassenbildung und Glazialdiluvium im nördlichen Niederrheinischen Tiefland. Jahresbericht des Vereins für die naturwissenschaftliche Erforschung des Niederrheins. Crefeld 1913.
58. **Steiner, J.:** Das römische Xanten. Niederrheinischer Geschichts- und Altertumsfreund 4 (1906).
59. **Tibus, A.:** Zur Geschichte der Stadt Emmerich. Münster 1882.
60. **Tilmann, N.:** Das Deckgebirge des produktiven Carbons in Westfalen, am Niederrhein und in Holland nach neueren Untersuchungen. Geologische Rundschau. 1. Jahrg. Leipzig 1910.
61. **Wegner, Th.:** Geologie Westfalens und der angrenzenden Gebiete. Paderborn 1913.
62. **Wegner, Th.:** Geologie Westfalens und der angrenzenden Gebiete. Paderborn 1926, 2. vermehrte Auflage.
63. **Welter:** Emmerichs Industrie, Handel und Verkehr in der Zeit von 1800—1925. Aufsatz, erschienen in: „125 Jahre Emmericher Bürgerblatt“. Emmerich 1925.
64. **Westermann, K.:** Flur- und Siedlungsnamen des Kreises Rees. Wesel 1927.
65. **Westermann, K.:** Geschichte der Stadt Wesel. Wesel 1927.
66. **Wickert, F.:** Der Rhein und sein Verkehr mit besonderer Berücksichtigung der Abhängigkeit von den natürlichen Verhältnissen. Forschungen zur Deutschen Landes- und Volkskunde. Bd. 15, Stuttgart 1904.
67. **Wittrup, A.:** Rechts- und Verfassungsgeschichte der kurcölnischen Stadt Rheinberg. Rheinberg 1914.
68. **Wunstorf, W.-Fliegel, G.:** Die Geologie des Niederrheinischen Tieflandes. Abhandlungen der königl.-pr. geol. Landesanstalt N. F. 67. Berlin 1911.
69. **Wunstorf, W.-Fliegel, G.:** Die Zechsteinsalze des Niederrheinischen Tieflandes. Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift „Glückauf“, 1. Halbjahr, Essen 1912.

70. **Wunstorf, W.**: Der tiefere Untergrund im nördlichen Teile der Niederrheinischen Bucht. Verhandlungen des Natur-Historischen Vereins der preußischen Rheinlande und Westfalens. Jahrg. 1909, Bonn 1910.
71. **Wunstorf, W.**: Der Aufbau und die geologische Geschichte des niederrheinischen Tieflandes. Jahresbericht des Vereins für die naturwissenschaftliche Erforschung des Niederrheins. Crefeld 1911/12.
72. **Wunstorf, W.**: Tektonik des nördlichen Rheinlandes. Zeitschr. der Deutschen Geologischen Gesellschaft 1910.

Nachweis des benutzten Kartenmaterials.

Die Meßtischblätter: No. 2278, $\frac{2206}{2278}$, 2351, 2353, 2426, 2427, 2500 2501.

Karte des Deutschen Reiches i. M. 1 : 100 000 No. 327, 328, 352, 353.

Übersichtskarte von Mitteleuropa i. M. 1 : 300 000: Blatt Antwerpen und Blatt Düsseldorf.

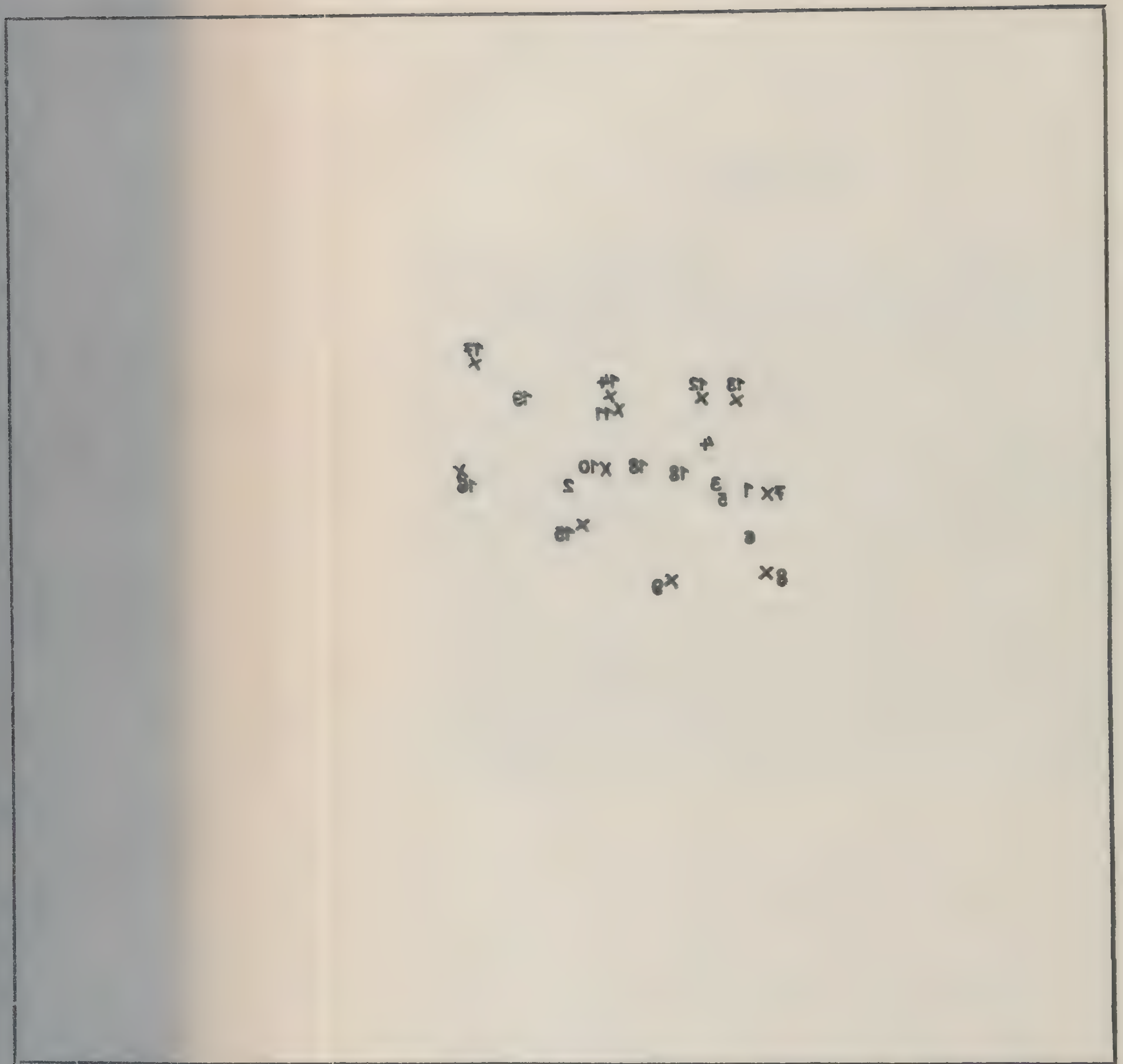
Alte Stadtpläne von Wesel, Emmerich, Rheinberg, Rees, Xanten und Orsoy.

Lebenslauf.

Am 21. April 1904 wurde ich zu Duisburg-Meiderich als Tochter des Volksschullehrers Friedrich Tiwisina geboren. Ich besuchte, nachdem mein Vater 1905 nach Wesel versetzt worden war, die kath. Volksschule, anschließend die Höhere Mädchenschule und das Städt. Lyzeum zu Wesel, von Ostern 1919 bis Ostern 1923 das Oberlyzeum zu Oberhausen, wo ich 1922 das Reifezeugnis und 1923 das Lehramtszeugnis der angeschlossenen Seminarklasse erhielt. Ostern 1923 bestand ich ferner am Realgymnasium zu Oberhausen die Ergänzungsprüfung in Mathematik und Latein, wodurch ich das Reifezeugnis dieser Anstalt erwarb. Seit Ostern 1923 bin ich an der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster immatrikuliert. Ich studiere Geographie, Englisch und Religion und nahm an Vorlesungen und Übungen bei den Herren Creutzburg, Diekamp, Engelkemper, Ettlinger, Hase, Hielscher, Heinermann, Keller, Mason, Mausbach, Mecking, Meinertz, Mohler, Schmidlin, Strucker, Tischleder und Wegner teil. Am 2. März 1928 bestand ich das Rigorosum und stehe seitdem in der Vorbereitung zum philologischen Staatsexamen. — Von meinen akademischen Lehrern bin ich besonders Herrn Prof. Dr. Mecking zu großem Dank verpflichtet, der die vorliegende Dissertation angeregt hat und mir bei ihrer Abfassung mit seinem Rat beistand. Danken möchte ich auch an dieser Stelle den Verwaltungen der Städte Cleve, Emmerich, Rheinberg, Wesel und dem Kreisausschuß des Kreises Rees, die die Drucklegung dieser Arbeit bereitwilligst durch Beiträge unterstützten.



1. Willibrordikirche
2. Mathenakirche
3. Großer Markt
4. Kornmarkt
5. Fischmarkt
6. Entenmarkt
7. Fischtor
8. Rheintor
9. Leuwtor
10. Viehtor
11. Neutor
12. Klever-Tor
13. Steintor
14. Flesgentor
15. Kreuztor
16. Berliner-Tor
17. Brüner-Tor
18. Brückstr.
19. Baustr.

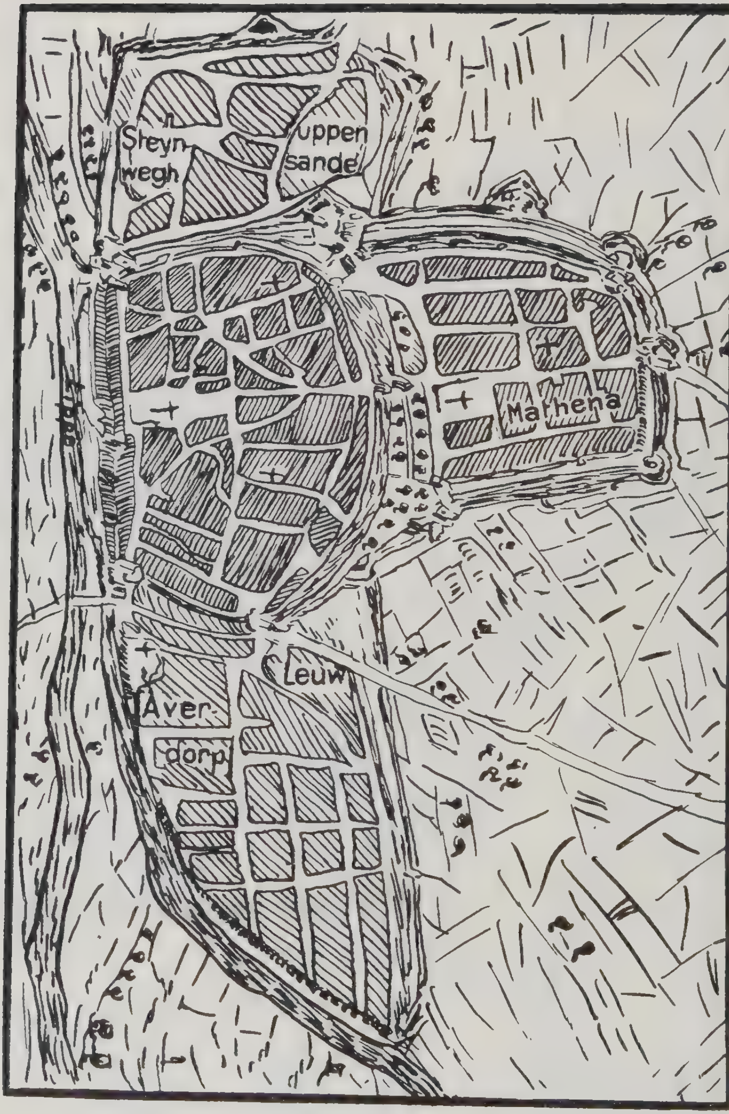


1. Willibrordikirche
2. Mathenakirche
3. Großer Markt
4. Kornmarkt
5. Fischmarkt
6. Entenmarkt
7. Fischtor
8. Rheintor
9. Leuwtor
10. Viehtor
11. Neutor
12. Klever-Tor
13. Steintor
14. Flesgentor
15. Kreuztor
16. Berliner-Tor
17. Brüner-Tor
18. [illegible]
19. [illegible]



Abb. 1: Wesel. M = 1:18750

Abb. 1 und 4—9 sind nach den Meßtischblättern: 2427, 2278, 2351, 2353, 2501, 2500, 2426 entworfen.



M = 1:12500

Abb. 2: Plan der Stadt Wesel von 1585.

entnommen aus R. Schüren: „Wesel (53)



M = 1:25000

Abb. 3: Französischer Festungsplan von Wesel aus dem Jahre 1727.

entnommen aus R. Schüren: „Wesel" (53)

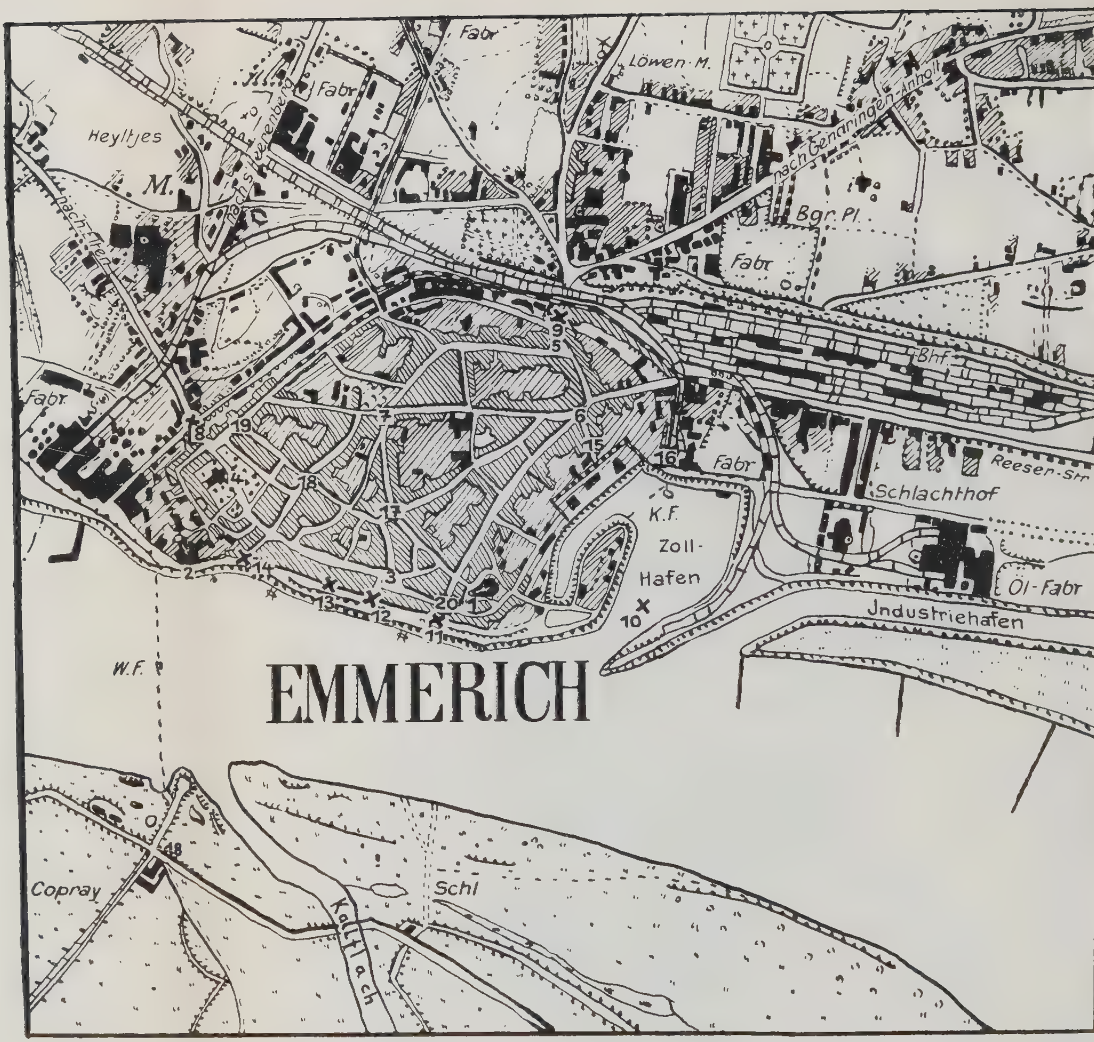


Abb. 4: Emmerich.

M = 1:15000

1. Aldegundiskirche
2. Martinikirche
3. Alter Markt
4. Geistmarkt
5. Großer Löwe
6. Kleiner Löwe
7. Brink
8. Steintor
9. Löwentor
10. Wassertor
11. Christophelto r
12. Kranentor
13. Neutor
14. Fährtor
15. Im Upper
16. Hafenstr.

11—20. Christophelstr.
3—20. Fischerort
17—18. Gasthausstr.
6—20. Kaßstr.
18—19. Lilienstr.
6—17. Neuer Steinweg
7—17. Ölstr.
3—4. Steinstr.
6—7. Wollenweberstr.

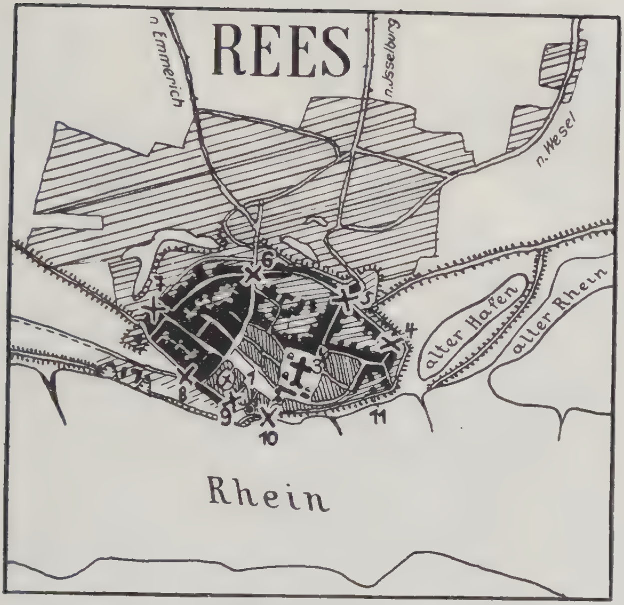


Abb. 6: Rees. M = 1:18750

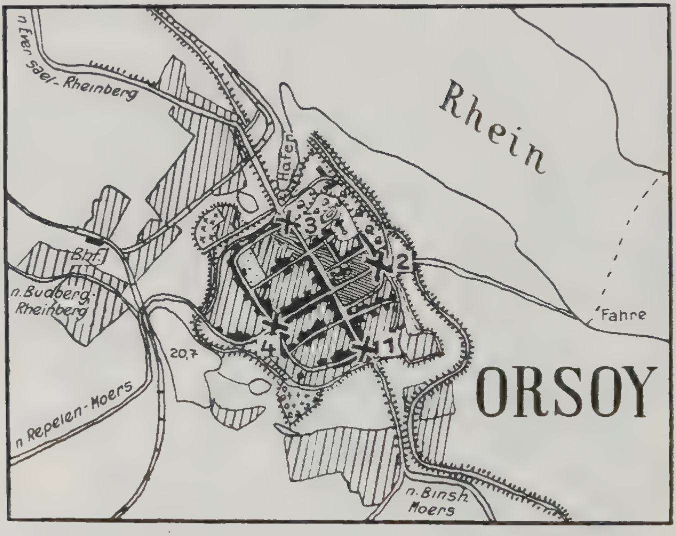
1. Markt
2. Rathaus
3. Kirchplatz
4. Neutor
5. Falltor
6. Delltor
7. Rynwickertor
8. Rheintor
9. Waterporte
10. Kranentor
11. Mühlenturm



M = 1:100000

Abb. 6a: Lageskizze von Rees.

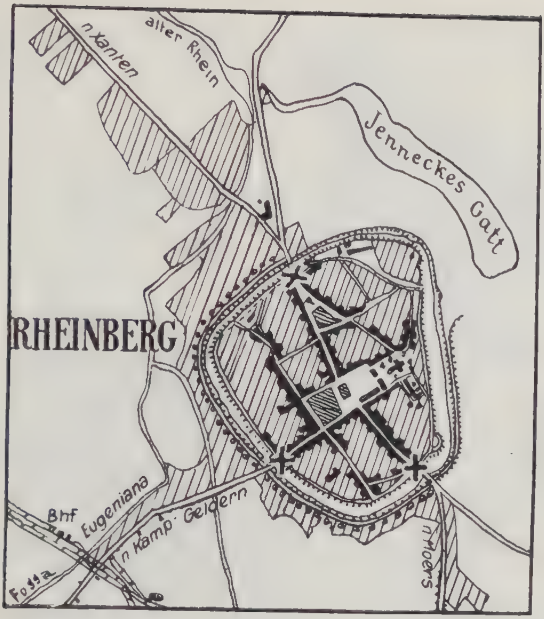
Abb. 6a, 8a und 9a entw. nach Karte des Deutschen Reiches i. M. = 1:100000 Nr. 328 und 353.



M = 1:18750

Abb. 7: Orsoy.

1. Binsheimertor
2. Rheintor
3. Egertor
4. Kuhtor



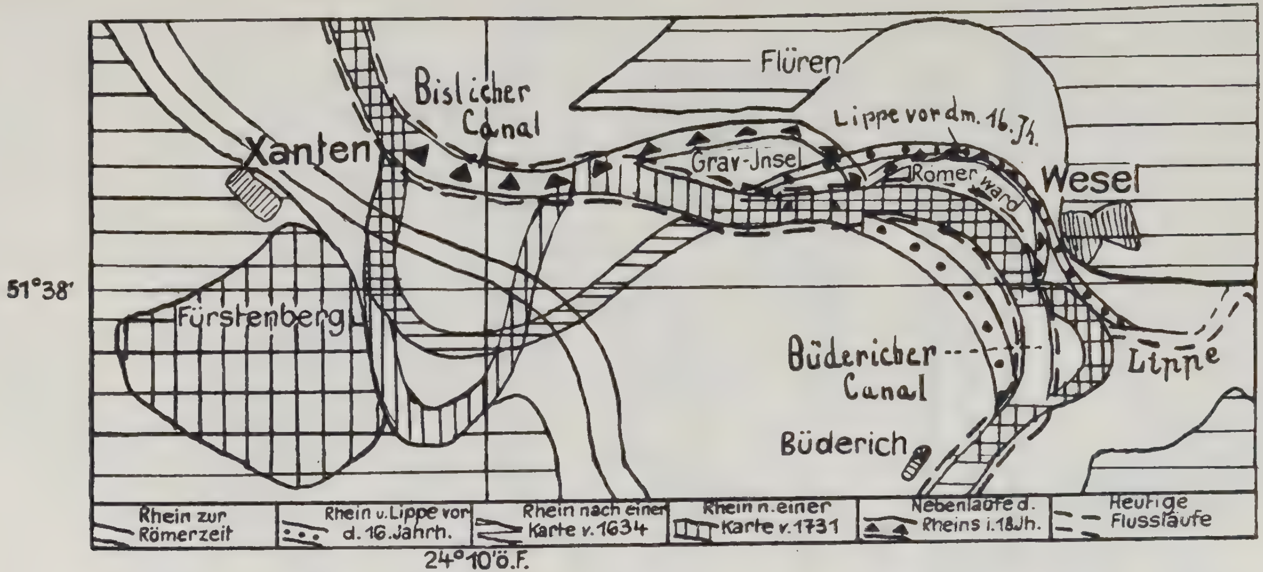
M = 1:18750

Abb. 8: Rheinberg.



M = 1:100000

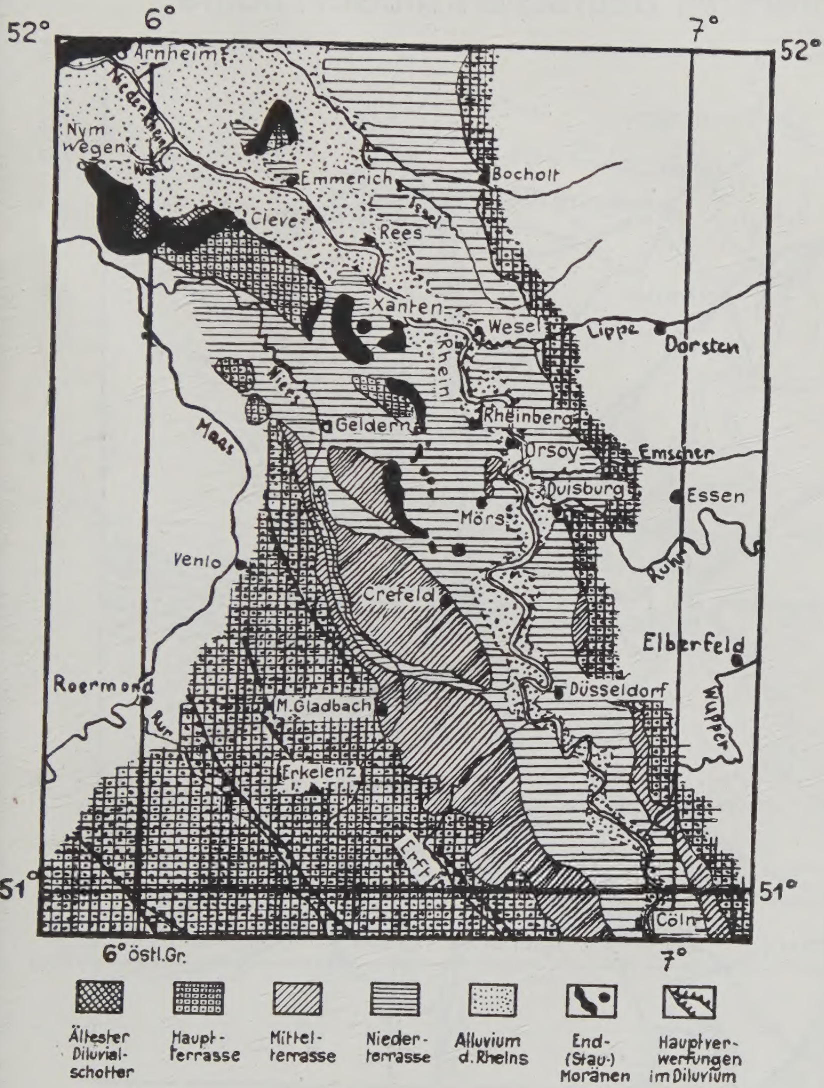
Abb. 8a: Lageskizze von Rheinberg.



M = 1 : 100000

Abb. 11: Skizze der Stromlaufänderungen zwischen Wesel und Xanten.

Veränderungen des Rhein- und Lippelaufes bei Wesel eingetragen nach alten Stadtplänen, im übrigen Skizze entw. nach H. Aubin — J. Niessen (2) Karte 28a.

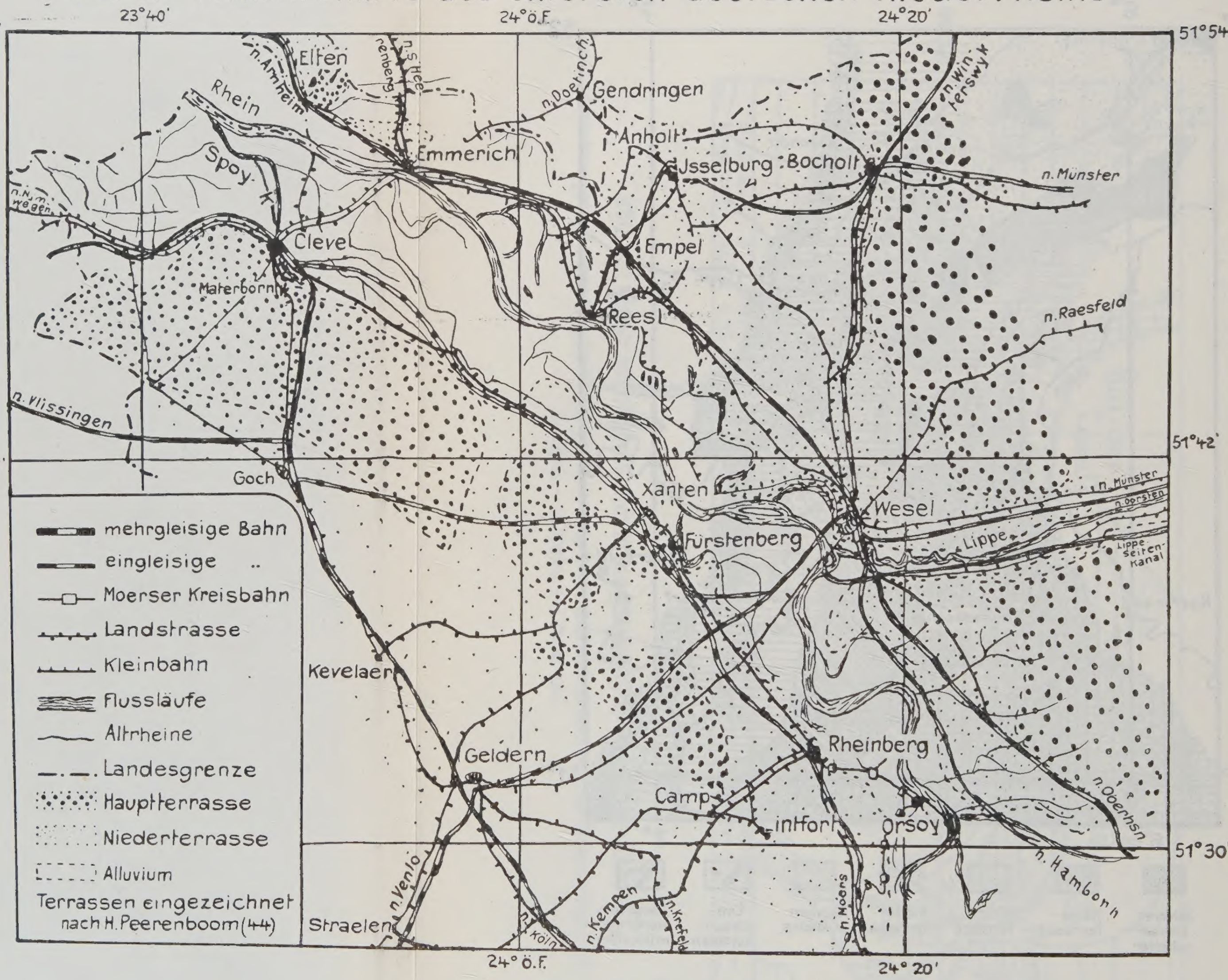


M = 1 : 1000 000

Abb. 12: Übersichtskärtchen der Terrassen und Endmoränen des Niederrheinischen Tieflandes.

entworfen von G. Fliegel (15) Tafel VIII.

Abb. 13. Verkehrskarte des untersten deutschen Niederrheins



M = 1 : 375000

Abb. 13 ist zusammengestellt nach Übersichtskarte von Mitteleuropa i. M. = 1 : 300000 Blatt Antwerpen und Düsseldorf.